IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 4)**

z dnia 29 września 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 4)

29 września 2021 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualizacji projektu „Plan skuteczności działań służb żeglugi powietrznej na lata 2020–2024" i proponowanego podwyższenia opłat terminalowych i trasowych dla zarządców portów lotniczych i przewoźników lotniczych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Janusz Janiszewski** p.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Tomasz Klosowski** prezes zarządu Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy, **Anna Midera** prezes Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta, **Andrzej Hawryluk** prezes Portu Lotniczego Lublin, **Dariusz Kuś** prezes Portu Lotniczego Wrocław im. Mikołaja Kopernika, **Maciej Nykiel** prezes zarządu Nekera Sp. z.o.o., **Stefan Świątkowski** wiceprezes ds. Finansowych Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze", **Andrzej Kobielski** członek zarządu, dyrektor handlowy Enter Air, **Barbara Gawryś-Poniewierka** dyrektor obsługi lotnisk Lufthansa Group, **Michał Kaczmarzyk** prezes zarządu Ryanair Sun, **Maciej Wilk** członek Zarządu ds. Operacyjnych PLL LOT, **Agnieszka Jankowska** członek zarządu GE Poland Sp. z o.o., **Joanna Wolf** country manager w IATA Poland.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego.

Witam posłów oraz posłanki, zarówno naszej podkomisji, jak również licznie przybyłych członków innych Komisji, którzy byli zainteresowani tematem. Tematem, który zelektryzował nie tylko parlamentarzystów, lecz także przedstawicieli linii lotniczych oraz tych, którzy z nich korzystają.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat aktualizacji projektu „Plan skuteczności działań służb żeglugi po-wietrznej na lata 2020–2024" i proponowanego podwyższenia opłat terminalowych i trasowych dla zarządców portów lotniczych i przewoźników lotniczych.

Zanim oddam głos, chciałbym serdecznie przywitać naszych gości na dzisiejszym posiedzeniu. Jest z nami pan minister Marcin Horała. Witam serdecznie. Jest również prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Piotr Samson. Jest także prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pan Janusz Janiszewski. Witam serdecznie.

Mamy przedstawicieli portów lotniczych. Jest prezes zarządu Portu Lotniczego Bydgoszcz SA Tomasz Moraczewski. Witam serdecznie. Z lotniska Szczecin-Goleniów jest pan dyrektor Krzysztof Domagalski. Jest również prezes zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Tomasz Klosowski, pani Anna Midera, prezes Portu Lotniczego Łódź, prezes

Portu Lotniczego Lublin, Andrzej Hawryluk. Jest również prezes Portu Lotniczego Wrocław Dariusz Kuś oraz wiceprezes ds. finansowych Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" pan Stefan Świątkowski.

Witamy również przewoźników: prezesa zarządu Nekera Sp. z.o.o., pana Macieja Nykiela, dyrektora handlowego Enter Air, pana Andrzeja Kobielskiego, dyrektor obsługi lotnisk Lufthansa Group, panią Barbara Gawryś-Poniewierkę, prezesa zarządu Ryanair Sun, pana Michała Kaczmarzyka, Wizz Air Public Relations Poland, panią Annę Priori, członka zarządu do spraw operacyjnych PLL Lot, pana Macieja Wilka oraz panią Joannę Wolf z Międzynarodowego Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych IATA.

Na sali mamy również dyrektora wykonawczego Rady Przewoźników w Polsce, panią Magdalenę Mosakowską, członek zarządu GE Poland, panią Agnieszkę Jankowską. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego reprezentuje pan Franciszek Teodorczyk. Dzień dobry. Jest również pan Jakub Caban ze Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego.

Witam państwa. Jeśli kogoś pominąłem, to również witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, w związku z pismem, jakie otrzymaliśmy od sygnatariuszy, a jest ich bardzo wielu, nie tylko przedstawicieli lotnisk, lecz także linii lotniczych, żeby nie robić długiego wstępu, dotyczy ono podwyższenia opłat lotniskowych i to w sposób drastyczny – jak czytamy w tym piśmie – nierównomierny i niekonkurencyjny. Od 1 stycznia 2022 r. mamy dwie propozycje dla Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina z kwoty 343,08 zł do kwoty 524,58 zł. To jest wzrost o 53%. W przypadku lotnisk regionalnych jest to 70% – z kwoty 791,12 zł do kwoty 1347,76 zł, czyli mówimy tutaj o wzroście 70%. Jak również kwoty trasowej – tutaj wzrost jest 26%.

Szanowni państwo, z informacji, jakie posiadamy, żaden inny kraj Unii Europejskiej nie podnosi opłat lotniskowych. Ta propozycja pojawiła się w Polsce. Co ciekawe, nie musimy mówić o problemach linii lotniczych w związku z pandemią COVID-19, ale wydaje się, że wprowadzanie kolejnej podwyżki może tylko zahamować powrót do tego, co było przed COVID-19.

Jeszcze raz witając wszystkich na tej Komisji, myślę, że wszystkie osoby, które dzisiaj przybyły, chciałyby usłyszeć, dlaczego rząd wprowadza te podwyżki. Być może rząd rozważy jednak przynajmniej odroczenie albo rozłożenie tego w czasie, tak aby faktycznie ruch lotniczy mógł wrócić do swojego kształtu sprzed pandemii. Zainteresowanie jest dość duże.

Mam propozycję, żeby najpierw oddać głos panu ministrowi oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego. Następnie chciałbym poprosić przedstawicieli portów i linii lotniczych, a na końcu posłów zadających pytania, tak żebyśmy uporządkowali naszą dzisiejszą dyskusję.

Panie ministrze, oddaję panu głos. Temat jest istotny w kontekście po pandemii oraz tego, co wskutek niej się wydarzyło, jeśli chodzi o lotniska, również z uwzględnieniem lotnisk regionalnych. Bardzo pana proszę o informację w tej sprawie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP Marcin Horała:

Panie przewodniczący, oczywiście za pana zgodą pierwszeństwa ustąpiłbym Urzędowi Lotnictwa Cywilnemu, który przygotował prezentację na temat samej procedury i sposobu jej przeprowadzenia. W tym samym bloku potem pozwolę sobie to uzupełnić.

Na wstępie, tytułem małego sprostowania w stosunku do występu pana przewodniczącego, prawie wszystkie państwa europejskie podwyższają opłaty terminalowe i trasowe. To absolutnie nie wynika tylko z jakiejś decyzji polskiego rządu, tylko z pewnej procedury.

Myślę, że Urząd Lotnictwa Cywilnego nam o tym dobrze opowie, tak że prosimy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, państwo posłowie, szanowni państwo, chciałbym przedstawić zwięzłą prezentację, która merytorycznie opisuje zasady planu skuteczności działania, czym on jest, tak żebyśmy wszyscy mieli tę samą wiedzę.

Zacznę od tego, że plan skuteczności działania jest dokumentem planistycznym, który został stworzony przez Komisję Europejską już w 2009 r. Ma zakładać pewne określone ramy dla wszystkich jednostek, które zajmują się nadzorowaniem żeglugi powietrznej w Europie, a celem tego jest potencjalne przeciwdziałanie pewnym praktykom monopolistycznym. Zakłada to, że kraje członkowskie przedstawiają plany działania w zakresie służb żeglugi powietrznej w okresach od trzyletnich do pięcioletnich. Natomiast te plany finalnie są akceptowane przez Komisję Europejską. Żebyście państwo mieli świadomość, że to jest taki przypadek, gdzie Komisja Europejska na końcu decyduje, jakie są stawki i jakie koszty mogą ponosić instytucje związane z żeglugą powietrzną, a nie kraj członkowski. W tym przypadku to jest Komisja Europejska, która na końcu o tym decyduje.

Jak wygląda proces? Proces wygląda w ten sposób, że instytucje, które zajmują się usługami żeglugi powietrznej, w Polsce jest to Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, IMGW, Warmia i Mazury, czyli lotnisko Szymany, Port Lotniczy Bydgoszcz oraz spółka Radom Meteo, dają swoje wkłady, jeśli chodzi o koszty, przychody, strategię działania do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Urząd Lotnictwa Cywilnego na bazie tego przygotowuję projekt planu skuteczności działania. Następnie przekazuje to do Ministerstwa Infrastruktury, aby zostało to zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu. Następnie urząd przekazuje to do Komisji Europejskiej i tam następują dyskusje i analizy nad planem skuteczności działania. Komisja może go zaakceptować bądź może go odrzucić do korekty. Wtedy z powrotem wraca to do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. My pracujemy nad tym, żeby wprowadzić wymagane korekty.

Czym jest dokładnie plan? Tak jak powiedziałem, plan jest w okresach od trzy- do pięcioletnich. Obecnie jesteśmy w tak zwanym trzecim okresie rozliczeniowym na lata 2020 i 2024. Ten plan został złożony w 2019 r., natomiast ze względu na pandemię, która bardzo dotknęła lotnictwo, istnieje potrzeba rewizji tego planu, dlatego że założenia, które były przedstawione w 2019 r., w tym momencie są nieadekwatne do sytuacji. W związku z tym obecnie jesteśmy w fazie przygotowania rewizji do trzeciego okresu rozwoju rozliczeniowego. Ten plan bazuje na tym, że jako ULC opisujemy cztery główne wskaźniki efektywności działania służb.

Pierwsza to jest kwestia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Następnie to jest kwestia ochrony środowiska. Kolejna to jest przepustowość, czyli innymi słowy mówiąc, żeby samoloty się nie spóźniały w powietrzu – kwestia opóźnień trasowych i terminowych. Ostatni element to jest efektywność kosztowa, czyli ile będzie to kosztować te służby, jeśli chodzi o żeglugę powietrzną.

Chciałbym też powiedzieć, że model zakłada, że finansowanie służb żeglugi powietrznej jest finansowane przez przewoźników, czyli przez linie lotnicze. Dlatego to są dane ważne dla przewoźników. Ważne dlatego, że to przewoźnicy, a na końcu pasażerowie, którzy płacą pieniądze za bilety, składają się na to, żeby te opłaty pokryć.

Teraz króciutko chciałbym przejść przez to, jak wyglądają główne założenia naszej rewizji, którą teraz przygotowujemy, w tych czterech obszarach. Jeśli chodzi o obszar bezpieczeństwa, tam jest skala od poziomu A do poziomu D. Poziom D to jest poziom najwyższy, A to jest poziom najniższy. Mamy cele, które są wyznaczone przez komisję, czyli cele, których oczekuje komisja od krajów członkowskich. Tak jak państwo widzicie w poszczególnych podobszarach, celem oczekiwanym to jest cel D w zakresie zarządzania ryzykiem, w zakresie bezpieczeństwa, oraz cel C, jeśli chodzi o pozostałe aspekty bezpieczeństwa. Cel, który my jako Polska przedstawiamy komisji w tej rewizji, dokładnie pokrywa się z celami Komisji Europejskiej, w związku z czym nie mamy tutaj żadnej niezgodności z tym, czego oczekuje od nas komisja.

Następny element to jest kwestia ochrony środowiska. Ochrona środowiska rozumiana jako cel, definiowana jest jako procent, o ile realna trasa lotu jest zmodyfikowana w stosunku do lotu po tak zwanej ortodromie, czyli najkrótszej trasie. Generalnie efektem tego jest to, że jeżeli samolot jest dłużej w powietrzu, to emituje więcej CO_2. Chodzi tutaj o ochronę środowiska związaną z emisjami CO_2.

Zatem intencja Komisji Europejskiej jest taka, aby żegluga była w taki sposób skonstruowana, żeby samoloty latały jak najbardziej po prostej. Tutaj mamy wskaźniki procentowe, których Komisja oczekuje, o ile te loty mogą być maksymalnie odchylone. Tra-

jektoria lotu… też widzimy, że jeśli chodzi o kwestię lotów nad Polską, tak jak zapewnia to Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jesteśmy zgodni z celami unijnymi.

Kolejny obszar to jest przepustowość trasowa. Przez to rozumiemy każdy lot, który odbywa się nad Polską, ile może być minut opóźnień w stosunku do planowanego czasu lotu. Mamy tutaj zdefiniowane cele. Jak widzicie państwo, te cele w 2020 r. były wyższe, bo zakładano, że jest wyższy ruch. Teraz, ponieważ ruch zmalał w 2021 r. i potem w kolejnych latach, te cele są dużo niższe. Natomiast dzięki bardzo efektywnemu działaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jesteśmy w stanie zapewnić, że te cele, to co Polska deklaruje, będą zgodne z celami Komisji Europejskiej w zakresie opóźnień trasowych.

Kolejny element to jest przepustowość terminalowa, analogicznie do trasowych, czyli przelotów nad Polską. Mamy tu kwestię opóźnień związanych z lotami, które w Polsce rozpoczynają bądź kończą swój bieg. W 2020 r. widzimy, że ten cel był dość wysoki, bo on zakładał, że ruch będzie rósł. Natomiast, ponieważ ruchu było mało, to widzimy, jak ten cel rzeczywisty został wykonany. Natomiast od 2022 r. jesteśmy przekonani, że ruch będzie rósł. W związku z tym zakładamy, że te cele będą większe. Tutaj warto podkreślić, że w przypadku przepustowości terminalowej Komisja Europejska nie narzuca nam celu. To my deklarujemy ten cel. Jak państwo widzicie, ten cel jest poniżej tego, co oryginalnie zakładaliśmy w planie skuteczności działania złożonym w 2019 r.

Kolejnym, ostatnim elementem jest parametr tak zwanej efektywności kosztowej, przez co rozumiemy koszt jednostkowy. Algorytm jest trochę bardziej skomplikowany. Przedstawię to państwu w skrócie. Generalnie mamy cele trasowe, jeśli chodzi o koszty jednostkowe wyznaczone przez komisję. Tutaj państwo widzicie, jak to wygląda na poszczególne lata. Ważny jest też wzrost, to znaczy ważny jest trend, jak te koszty jednostkowe będą wyglądać. Znowu – dzięki efektywnemu zarządzaniu, jeśli chodzi o PAŻP, jesteśmy w stanie przedstawić nasze cele, które są zgodne z trendem unijnym, czyli de facto są poniżej… Jesteśmy w stanie wykazać niższy koszt, jeżeli chodzi o opłaty trasowe niż to, co zostało założone przez Komisję Europejską, co jest rekomendowane, jeśli chodzi o przyrost. Jeśli chodzi o trend, to jest 1,5% w momencie, gdy cel jest 4%, więc jesteśmy w efektywności kosztowej trasowej zgodni z celami Komisji Europejskiej.

Teraz chciałbym państwu przedstawić, bo myślę, to jest to, co…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, bardzo bym pana prosił, gdyby mógł pan przejść do meritum i w sposób bardzo skondensowany, bo jak widzę już te wzory… Gdyby pan mógł naprawdę przejść do meritum, bo mamy posiedzenie Sejmu. Posłowie też przyszli specjalnie posłuchać konkretów.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Chciałbym, żeby państwo sobie zdali z tego sprawę. Mamy wzór, który definiuje, jaka jest wysokość stawki. To jest kwestia matematyki. W liczniku mamy koszty, w mianowniku mamy ruch. Jak państwo wszyscy wiecie, co stało się w lotnictwie cywilnym na całym świecie, więc możecie się spodziewać, że w tym ułamku ruch, czyli mianownik tego ułamka, spadł dużo więcej niż licznik tego ułamka i zaraz państwu pokażę na kolejnych slajdach, jak wyglądają ten mianownik i licznik. To jest kluczowe do tego, żeby to zrozumieć. Dzięki działaniom PAŻP, ale też IMGW i innych instytucji udało się zredukować koszty. Czyli koszty w tym ułamku… licznik tego ułamka będzie malał. Widzicie państwo, jakie to są zmiany procentowe? 16%, 19%, 18%. Jest to łącznie redukcja o ponad 1 mld zł, jeśli chodzi o koszty. Więc to jest pokazanie tego, jak staramy się działać efektywnie i redukować koszty w tej sytuacji.

Nasze główne wyzwanie to jest to, co jest w mianowniku tego ułamka i to jest niezależne od nas. Sytuacja epidemiczna, która dotknęła cały świat, całą Europę… Widzicie państwo, że te spadki, jeśli chodzi o mianownik… niestety skala jest większa. Jeśli weźmiemy usługi trasowe, to spadki na ruchu trasowym są rzędu 58, 57. Natomiast, jeśli chodzi o spadki… Przepraszam, to nie spadki, źle powiedziałem. To jest to, jaką mamy wartość ruchu nominalnie. Więc jak państwo widzicie, jeśli chodzi o kwestie terminalowe, czyli jednostki ruchu w terminalu, on spada mniej niż kwestie trasowe. Czyli de

facto, jeśli chodzi o ruch w Polsce, z polskich lotnisk, to jego tendencja, jego dynamika jest lepsza niż ruch nad Polską. To jest bardzo ważne, żeby to zapamiętać.

Natomiast, jeżeli spojrzymy na czystą matematykę, to są procenty powyżej 40% spadku w momencie, gdy licznik spadł nam o około 18–20%. To powoduje, że ta stawka musi iść do góry zgodnie z zasadami Komisji Europejskiej i matematyki.

Teraz chciałem jeszcze państwu powiedzieć – to jest kolejny slajd, który może państwa zainteresować – jak wyglądają jednostki terminalowe, bo to jest clou całej kwestii, jeśli chodzi o ruch w Warszawie i ruch w jednostkach. Chciałbym też powiedzieć, że te spadki na pozostałych lotniskach są mniejsze niż spadki w Warszawie. Kolejny slajd do pokazania państwu i to jest to, co jest tak naprawdę główną odpowiedzią. Macie tu państwo kwestię pokazania tego, jak wygląda sytuacja kosztowa. Mimo tego, że udało się ponad 1 mld zł zaoszczędzić, to specyfika, charakterystyka ruchu na lotniskach w Polsce jest taka, że jeżeli weźmiemy koszty przed pandemią i po pandemii, to udało się je ograniczyć w obszarze przelotów strefy trasowej, czyli przelotów nad Polską, usług, które są wykonywane w zakresie lotów nad Polską. Udało się ograniczyć w zakresie pierwszej strefy terminalowej, czyli lotniska Chopina. Natomiast nie ma możliwości w tym momencie, aby zagwarantować bezpieczne operacje, tak jak przewoźnicy tego oczekują. W drugiej strefie terminalowej te koszty spadły i dlatego też mamy taką różnicę w kosztach pomiędzy drugą strefą a pierwszą strefą.

Kończymy już. Chciałem się odnieść dokładnie do tego, jak wygląda sytuacja na rynku europejskim. Porównanie naszych stawek versus inne kraje europejskie, jeśli chodzi o opłaty trasowe, po rewizji, jesteśmy poniżej średniej. Ten wykres pokazuje dokładnie, o ile wzrosną opłaty trasowe. Chciałbym szczególnie zwrócić uwagę na to, ile wzrosną opłaty na terenie Niemiec, naszego sąsiada. Teraz już nie będę w to wnikał, ale proszę zobaczyć, że kraje, które są ościenne, szczególnie Niemcy, nad którymi jest bardzo dużo lotów z Polski, bo mamy takie położenie geograficzne… te loty będą kosztować dużo, dużo więcej ze względu na to, jak będą podniesione stawki na terenie Niemiec. Tak jak widzimy, jesteśmy poniżej średniej europejskiej. Teraz proszę zobaczyć, jak wyglądają stawki terminalowe w porównaniu z innymi krajami europejskimi. I tutaj rzeczywiście, jeśli chodzi o wzrost w strefie drugiej, on jest widoczny, jesteśmy powyżej średniej, natomiast jeśli chodzi o strefę pierwszą, jesteśmy poniżej. Znowu chciałbym zwrócić państwa uwagę na to, jaką mamy sytuację w Niemczech, jaką mamy sytuację w Szwajcarii, jaką sytuację mamy w Rumunii. Na Węgrzech i w Rumunii stawki dla całego kraju są znacząco większe niż to, co mamy w Polsce.

Jest jeszcze jeden element, który musimy wziąć pod uwagę. W Polsce wszystkie lotniska objęte są planem skuteczności działania, natomiast w określonych krajach europejskich pewne lotniska, które są lotniskami najmniejszymi i te lotniska, w których jest duża obecność operacji wojskowych, nie podlegają planowi skutecznego działania. W związku z tym trudno jest porównywać 1:1, jeśli chodzi o nasze wyniki i innych portów.

Teraz chciałbym przejść jeszcze do kwestii, jaką jest finansowanie. Oprócz tego, że jestem prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, to jestem również szefem Rady Zarządzającej Agencji Unii Europejskiej do Spraw Bezpieczeństwa Lotniczego. Proszę mi wierzyć, że naprawdę uczestniczę w wielu dyskusjach, spotkaniach na poziomie Brukseli i polityki, która jest kreowana w Brukseli. Chciałbym powiedzieć, że od momentu, kiedy rozpoczęła się pandemia, nie widać inicjatywy bądź chęci ze strony Komisji Europejskiej, aby promować pomoc bezzwrotną dla PAŻP. To, co jest preferowane, to jest finansowanie bazujące na kredycie komercyjnym. Dowodem na to jest kredyt, który był oferowany przez Eurocontrol jako taki organ centralny zarządzający ruchem lotniczym, gdzie również był to kredyt komercyjny, bazując na konsorcjum banków Niemiec, Belgii, Francji i Wielkiej Brytanii. To było stanowisko, jakie zaproponowała Komisja Europejska.

Chciałbym jeszcze państwu dać zestawienie, które kraje członkowskie zdecydowały się na to, aby zaoferować bezzwrotną pomoc PAŻP. Nie mówię tu o kredycie, tylko mówimy o bezzwrotnej pomocy, czyli dotacji ze strony rządu. Są to Niemcy, Szwajcaria, Francja i Słowacja. Co ciekawe, jeżeli pamiętają państwo te wykresy, które pokazywałem wcześniej, mimo tego, iż Niemcy i Szwajcaria otrzymały pomoc bezzwrotną, to zarówno

w przypadku opłat terminalowych, jak i trasowych, tam stawki są jeszcze wyższe niż w Polsce.

Mamy również przykład Hiszpanii, gdzie mechanizm polega na tym, że to lotniska pokrywają część kosztów związanych z żeglugą powietrzną. Ale tak jak państwo widzicie, na 27 krajów członkowskich de facto tylko cztery kraje zdecydowały się na pomoc…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Trzy. Szwajcaria nie jest krajem członkowskim Unii.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Trzy kraje europejskie zdecydowały się na bezzwrotną pomoc.

Na końcu chciałbym krótko podsumować tę prezentację. Wzrost stawek nawigacyjnych zarówno trasowych, jak i terminalowych jest zjawiskiem powszechnym we wszystkich krajach europejskich. Wzrost procentowy stawek opłat nawigacyjnych nie przekraczał wzrostów planowanych w innych państwach unijnych, a w przypadku opłat trasowych jest on znacząco niższy niż obserwowany w innych państwach UE.

Stawka jednostkowa opłaty trasowej w Polsce nadal będzie kształtowała się poniżej poziomu średniego dla państw unijnych. Wiele państw nie stosuje przepisów unijnych dopłat terminalowych na mniejszych lotniskach. To jest to, o czym mówiłem. Stąd trudne jest porównywanie stawek opłat terminalowych na lotniskach regionalnych w Polsce z opłatami w innych państwach.

Ostatni wniosek. Znikoma część unijnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej otrzymała bezpośrednie, bezzwrotne wsparcie finansowe państwa, ale mimo to stawki w tych dwóch państwach, czyli Niemcy, Szwajcaria, wzrosły. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Jednak biorąc pod uwagę wzrost, można spodziewać się, że konkurencyjność polskiego rynku lotniczego będzie niższa.

Rozumiem, że pan minister chce jeszcze uzupełnić albo coś dodać do tego, co pan prezes powiedział. Czy rząd w ogóle rozważa możliwość wycofania się bądź też odroczenia tych podwyżek?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, przecież pan prezes pokazał to wprost na swojej prezentacji. Procedura aktualizacji planu skutecznego działania nie jest procedurą podlegającą decyzji polskiego rządu. To jest procedura ogólnoeuropejska, zatwierdzana na końcu przez agendy Komisji Europejskiej. My po prostu taką procedurę, tak jak wszystkie inne państwa europejskie, musimy zastosować. To, że wychodzi z tego taki wzrost opłat, wynika z prostego faktu, że koszty… choć ogromny wysiłek po stronie PAŻP, żeby te koszty ograniczać. Swoją drogą, niektóre z tych działań nawet na tej podkomisji były krytykowane. Koszty kontroli przestrzeni powietrznej są jednak zgodnie sztywne i nie są idealnie skalowalne, tak jak zmienia się ruch. Więc jeżeli ruch jest mniejszy, jeżeli operacji jest mniej, to koszt dzielony na operacje wychodzi wyższy.

Jeden element, którego tu nie było i który jest poruszany: Dlaczego jest taka różnica między Lotniskiem im. F. Chopina a lotniskami regionalnymi? Niestety efektywność kosztowa operacji prowadzonych na małych lotniskach jest znacząco gorsza niż na dużym lotnisku. To, że kiedyś to była jedna strefa, to oznaczało, że pasażerowie linii korzystający z portu lotniczego Chopina byli karani – płacili trzykrotnie więcej niż rzeczywisty koszt operacji na tym lotnisku, po to, żeby ta nadwyżka była używana do ukrytego dotowania operacji na mniejszych lotniskach.

Wydaje się, że z punktu widzenia polityki państwa jest absurdem, ponieważ sztuczne promowanie i dotowanie rozproszonego modelu transportu lotniczego powodowało, że nie wykształcały się u nas funkcje hubowe, nie wykształciło się to, co jest tym podmiotowym, bezpośrednim podpięciem do światowego transportu lotniczego. To jest to co wytwarza największe marże, największą śmietankę rynku lotniczego. Natomiast model rozproszony otwierał polski rynek na penetracje hubów niemieckich linii niskokosztowych.

Takiej polityki, nie chcemy prowadzić i nie prowadzimy. Nie prowadzimy też polityki w drugą stronę, żeby komukolwiek szkodzić. To jest po prostu rzeczywisty koszt, jaki jest. Działania, operacje lotnicze niosą ze sobą pewne koszty, tak jak każdy inny biznes, w tym koszt zapewnienia kontroli przestrzeni powietrznej. Ten koszt dzielony na operację lotniczą wychodzi tak jak wychodzi. Inaczej wyjść nie chce.

Tak jak mówię jeszcze raz, to jest procedura ogólnoeuropejska i jej efektem końcowym będzie zatwierdzenie planu skuteczności działań przez Komisję Europejską, więc gdyby ktokolwiek tutaj podejrzewał jakieś niecne plany, nawet nie tyle rządu, ile Urzędu Lotnictwa Cywilnego, bo ten prowadzi tę procedurę… Chyba w tym spisku jeszcze Komisja Europejska nie uczestniczy. Ci z państwa, którzy takie niecne plany podejrzewają, mogą być spokojni, że tak po prostu nie będzie. Gdyby to było tak, że te koszty są zawyżone, to taki plan prawdopodobnie nie zostałby zatwierdzony.

Tak że jesteśmy w sytuacji, w jakiej jesteśmy. W tej samej sytuacji są wszystkie państwa europejskie, dlatego we wszystkich państwach są podwyżki. W niektórych, w przypadku opłat terminalowych, w części jesteśmy trochę powyżej średniej, w przypadku opłat trasowych jesteśmy poniżej średniej. Trudno przypuszczać, żeby jakieś szczególne uszczerbki na konkurencyjności z tego wynikły.

Ostatnia sprawa. Też musimy pamiętać, że mówimy tu o procentach, ale to są opłaty od operacji lotniczej, więc w przeliczeniu na fotel pasażera, czyli w przeliczeniu na jeden bilet, oczywiście zależy to od wielkości samolotu, różnych czynników, ale generalnie wychodzi to mniej więcej 3 zł, 4 zł, 5 zł na bilecie. Więc to nie są jakieś gigantyczne skoki, wbrew temu, co niektóre barwne postacie rynku lotniczego próbują nam wmówić.

To tyle tutaj, żeby zostawić czas na dyskusję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, bardzo dziękuję.

Jest prośba od posłów do pana prezesa, aby tę prezentację przesłał do wszystkich obecnych członków podkomisji.

Po drugie, oddałbym teraz głos przedstawicielom portów lotniczych i lotnisk. Osoby, które te środowiska zgłosiły, prosiłbym o maksymalnie 5-minutową wypowiedź – jeśli uda się w 3 minuty, to dobrze – żeby nie powtarzać pewnych argumentów, które będą występowały.

W tej chwili mam listę ośmiu osób, bo posłowie też chcieliby do tego wszystkiego się odnieść. Więc teraz ta strona, która tak de facto będzie musiała być pośrednikiem tych, którzy teraz zapłacą w biletach. Bo przecież ta podwyżka będzie miała wpływ na ceny biletów.

Jako pierwszy pan Tomasz Kloskowski, prezes Portu Lotniczego w Gdańsku.

Prezes Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy Tomasz Kloskowski:

Dzień dobry państwu, Tomasz Kloskowski, prezes Portu Lotniczego w Gdańsku.

Proszę państwa, najpierw musimy sobie uświadomić, gdzie my jesteśmy na rynku. Rok 2020. LOT – 1 mld straty netto, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, zarządca lotniska w Warszawie i Zielonej Górze – 422 mln straty netto. W Europie, grupa Lufthansy – 7 mld straty netto, grupa Air France KLM – 7 mld straty netto. Idziemy teraz do polskich portów lotniczych: Warszawa, mówiliśmy, 422 mln straty netto, Kraków – 70 mln straty na sprzedaży, Katowice – 40 mln straty na sprzedaży, Wrocław – 35 mln, Poznań – 32 mln, Gdańsk – 28 mln straty na sprzedaży.

Wydawało nam się, że rok 2020 to jest armagedon, że to jest najgorszy rok. Przypomnę, że dostaliśmy pomoc rządową. PAŻP nie dostał tej pomocy, natomiast dostały lotniska – 142 mln zł. LOT – 1,1 mld w cashu, 1,9 mld w pożyczce z PFR-u. To jest pomoc, którą dostaliśmy. PAŻP nie dostał nic.

Teraz to, co najważniejsze. Nam się wszystkim wydawało, że rok 2020 był najgorszy, a ten rok, który mamy obecnie, to już wyszliśmy z pandemii. Gospodarka hula. Wszędzie słyszymy, że PKB wzrosło, odrobiło straty. Branża lotnicza rok 2021 będzie miała jeszcze gorszy niż rok 2020. Dlaczego? Po pierwsze, pierwsze pół roku staliśmy. Przypomnę, że wszystkie kraje europejskie przez pół roku dalej miały pandemiczne obostrzenia. W związku z tym my latamy od 2 miesięcy. Czeka nas niepewna jesień, czyli

COVID. Nie wiemy, co się stanie, jakie obostrzenia wprowadzą rządy i nie mamy pomocy, którą mieliśmy w roku 2020. Tym samym ten rok będzie jeszcze gorszy niż liczby, które tu podawałem.

Co mamy na rynku? Long-haule zamknięte, nie ma latania międzykontynentalnego. Jak posłowie chcą polecieć z Gdańska do Warszawy, to są 1–2 loty dziennie. Przypomnę, że było ich 7–8 dziennie. Nie ma tych lotów, dlatego że LOT nie jest w stanie uruchomić swojej siatki połączeń, bo nie ma gdzie latać, bo nie ma pasażerów. Czy to się zmieni? Turyści zagraniczni wrócą w przyszłym roku na wakacje, nie wcześniej. Spojrzyjcie państwo na korporacje, które siedzą na *home office*, nie latają. Wrócą. Kiedy? Jesień przyszłego roku. W związku z tym ta sytuacja, którą mamy obecnie, ten armagedon, będzie trwała jeszcze co najmniej rok.

Tym samym sytuacja PAŻP i wszystkich instytucji będzie się pogarszać, nie polepszać. Teraz my w tym armagedonie mówimy o wyjściu z kryzysu, podwyższając opłaty. Konia z rzędem temu, kto wymyślił coś takiego. Ja chcę powiedzieć, że my jako ludzie branży potrzebujemy urzędników, którzy są menadżerami, którzy czują to, co się dzieje na rynku, a to, co tutaj mamy, to są propozycje czysto urzędnicze. Muszę się odnieść do dwóch rzeczy, które zostały powiedziane. Błędy logiczne, które popełniają nasi urzędnicy. Pierwszy błąd logiczny. Jak my się możemy porównywać z rynkiem niemieckim? My się porównujemy z rynkami ukraińskim, rumuńskim, bułgarskim – Europa Środkowo-Wschodnia. Polak, Niemiec… O czym w ogóle mówimy, jaka jest siła nabywcza? My się porównujemy. My mówimy, że Szwajcarzy i Niemcy podwyższają jeszcze więcej. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz, żeby nie było tutaj mylnego wrażenia. To rząd polski odpowiada za ten plan i decyduje o nim, choć można by odnieść wrażenie, że to Komisja Europejska. Absolutnie, procedura jest europejska i ostateczny podpis jest komisji, ale komisja podpisze to, co rząd polski położy na stół. Prezes ULC, urząd – ja nie wiem, kto jest decydentem, powiem szczerze. Ale to jest procedura administracyjna, gdzie ostatni podpis składa komisja, ale nie… to my decydujemy o tym.

Trzecia rzecz, bo tu się nie mogę pohamować. Ta matematyka i te wzory… Proszę państwa, gdybyśmy my menadżerowie, którzy tu siedzimy, stosowali tę matematykę, to dzisiaj bilety lotnicze byłyby po 3000 zł. Bo jak my mamy pokryć swoje koszty, my jesteśmy na stratach miliardowych, to my powinniśmy bilet wystawić za 3000 zł. Kto by poleciał? Nikt.

To tyle mam tytułem wstępu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję, również za dyscyplinę czasową.

Teraz pani Joanna Wolf, country manager IATA Poland, bardzo proszę.

Country manager w IATA Poland Joanna Wolf:

Bardzo dziękuję. Ja będę jeszcze krócej mówić. Oczywiście zgadzam się ze wszystkim, co powiedział mój przedmówca. Jako stowarzyszenie przewoźników lotniczych wypowiem się w dwóch prostych punktach.

Po pierwsze, wzywamy do rewizji tych podwyżek, które zostały zaproponowane. One będą miały rzeczywiście bardzo szkodliwe konsekwencje dla wszystkich aktorów polskiego lotnictwa, literalnie wszystkich i zdecydowanie pogorszą *connectivity*, o którą tyle lat walczymy na tym rynku.

Chciałam jeszcze przytoczyć naszą bardzo prostą zasadę. Oprócz wielu wyrafinowanych prognostycznych modeli, których w IATA stosujemy, jeden bardzo mi przypadł do gustu, jest rzeczywiście bardzo prosty. Proszę państwa, każda podwyżka rzędu 25–30% na opłatach lotniczych powoduje 5% obniżki popytu na bilety. W naszej sytuacji to jest opóźnienie w *recovery*, o który nam wszystkim przecież chodzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Poproszę o zabranie głosu pana Andrzeja Kobielskiego, wiceprezesa Enter Air. Proszę bardzo.

Członek zarządu, dyrektor handlowy Enter Air Andrzej Kobielski:

Dzień dobry państwu. Ja się postaram krótko i do brzegu. Zarówno ja, jak i wszyscy uczestnicy rynku mamy świadomość, że plan skuteczności działań PAŻP będzie musiał być wdrożony. Po pierwsze, jest pytanie o linię czasową i w jakich krokach będzie to czynione. Jest to wielce istotne.

Wspomniane przez pana ministra 4 zł na pasażera. Chciałbym państwu zobrazować to w cyfrach. Enter Air, który 2020 r. poniósł stratę 154 mln zł, w momencie próby odbudowywania ruchu lotniczego, bo to też czynimy jako uczestnik tego rynku, będzie musiał pokryć koszt, bo 4 zł na pasażera przy 3 mln pasażerów to jest 12 mln zł. Proszę mi powiedzieć, może ktoś z państwa ma pomysł, skąd my jako polska firma mamy wziąć 12 mln zł. Nie będzie to łatwe.

Druga kwestia. Enter Air jest linią lotniczą, która lata z większości lotnisk w Polsce. Powiem szczerze, ta dysproporcja, jeśli chodzi o wzrost kosztów, operowania z lotnisk regionalnych versus lotnisko Chopina, jest mocno uderzająca w nas. To, o czym wspominał pan minister, że rozproszony model transportu lotniczego to jest coś, od czego się odchodzi… Nie, to nie do końca tak jest. Rozproszony model transportu lotniczego to jest właściwy model dla mieszkańców kraju. I to jest to, czemu ma służyć właśnie ten model. Model oparty o huby, on służy wyłącznie dwóm podmiotom: liniom lotniczym, które są liniami właściwymi dla danego hubu, oraz danemu lotnisku, które jest tym hubem. Natomiast w żaden sposób nie poprawia to komunikacji lotniczej danego kraju. Teraz mając na uwadze wrażliwość cenową popytu, szczególnie w regionach Polski, taka istotna dysproporcja wzrostu opłat jest mocno uderzająca w popyt, który my jako linia lotnicza będziemy mogli kreować.

Należy jeszcze wziąć pod uwagę jedną rzecz, że w tej chwili tak naprawdę miejsce powinny w pierwszym rzędzie zająć poprawa efektywności i poprawa bazy kosztowej. Proponowane podwyżki przez PAŻP absolutnie nie spełniają tego kryterium. Jeśli chodzi o to, czy komisja nie rekomenduje dotacji państwowych… To jest to, o czym wspomniał pan prezes Laskowski, że to jest decyzja administracyjna, w związku z czym to my jako uczestnicy rynku możemy skonstruować w taki sposób finansowanie czasowe PAŻP, aby rynek nie ucierpiał na tym, aby rynek był wspierany. Skonstruowanie odpowiedniego przepisu jest w interesie wszystkich uczestników rynku. Była taka ustawa, która również uderzała przepotężnie w linie lotnicze – ustawa o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera, gdzie zostało w polskiej ustawie zdefiniowane, że komendant Straży Granicznej nałoży karę administracyjną. Natomiast w innych krajach jest powiedziane, może nałożyć, a u nas jest to warunek konieczny, gdzie indziej jest warunkiem możliwym. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pani Barbara Gawryś-Poniewierka, Lufthansa.

Dyrektor obsługi lotnisk Lufthansa Group Barbara Gawryś-Poniewierka:

Dzień dobry, ja chciałam tylko dodać do tego, co mówili moi przedmówcy, że branża lotnicza odradza się bardzo powoli. W tej chwili mamy jakieś 50% operacji, które były poprzednio. Niektóre linie lotnicze nadal nie wróciły na rynek polski, na przykład Brussels Airlines.

Powinniśmy podjąć wszelkie działania, które pozwolą nam wznowić nasze operacje na wyższym poziomie, jak również aspekty gospodarcze. W związku z tym apeluję albo o utrzymanie na obecnym poziomie, albo wykorzystanie wszelkich możliwości, jakie dają nam również regulacje Unii Europejskiej oraz wsparcie w tym temacie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo.

Prezes Ryanair Sun, pan Michał Kaczmarzyk. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Ryanair Sun Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję panie przewodniczący. Ja reprezentuję grupę Ryanair, ale przede wszystkim polskiego przewoźnika – Ryanair Sun, który jest tutaj zarejestrowany, który ma w pol-

skim rejstrze 50 samolotów. Dużych samolotów – mówimy o Boeingu 737-800. Ryanair Sun w Polsce zatrudnia 1600 osób.

Przez ostatni rok, tak jak cała branża, w zasadzie nie lataliśmy. Lataliśmy na niewielkim procencie naszych możliwości przewozowych. To, że nie lataliśmy nie wynikało z tego, że nie chcieliśmy latać, tylko wynika z restrykcji, które na nas – jako na przewoźników – zostały nałożone przez poszczególne państwa, w tym Polskę. Nie będę wchodził w zasadność nakładania tak znacznych restrykcji, jakie były nałożone na naszą branżę, ale wiecie państwo doskonale, że nasza branża jest tak naprawdę najbardziej dotkniętą branżą poprzez COVID.

Tak jak państwo to obserwowaliście, wszyscy akcjonariusze linii lotniczych, lotnisk, agentów obsługi naziemnej, wzięli na siebie ciężar strat, które przez ostatni rok ponieśliśmy. To są miliardowe wydatki, w większości poniesione przez prywatny kapitał. Oczywiście obserwowaliśmy też udzielaną pomoc publiczną. W większości jednak zasypane to zostało prywatnym kapitałem.

Naprawdę nie rozumiem, dlaczego PAŻP też nie może zostać wspomożony przez swojego właściciela dotacją, pożyczką – zwał jak zwał. Natomiast jest to jeden z graczy tego rynku. Tutaj nie powinno być wyjątku, dlaczego na PAŻP składamy się wszyscy, czyli linie lotnicze, a przede wszystkim pasażerowie – trzeba to sobie jasno powiedzieć. Ten koszt zostanie przerzucony na pasażera. Tak jak pan minister powiedział, 5–6 zł to jest ogromna podwyżka. Gdyby linia lotnicza mogła sobie podnieść bilet o 1 czy 2 euro na pasażerze, to by to zrobiła. LOT mógłby w 2019 r. podwoić swój zysk, gdyby podniósł ceny biletów o 1 euro. Nie zrobił tego nie dlatego, że nie potrafią tego zrobić, tylko dlatego, że to jest niemożliwe. To jest niewykonalne, żeby o 1 euro podnieść cenę biletu i mieć tyle samo pasażerów, ile przewoziliśmy w latach poprzednich.

Ostatnia kwestia, na którą chciałbym zwrócić uwagę. Do tej pory Polska była najdalej wysuniętym na wschód dużym rynkiem przewozowym. Za chwilę tę pałeczkę przejmie Ukraina. Ukraina wchodzi do OpenSky. To jest ogromny kraj, zaraz będzie dużo większy potencjałowo niż Polska, który jest w stanie w bardzo krótki czasie ściągnąć kilkadziesiąt samolotów, które tam zostaną zbazowane. To są kraje, z którymi my będziemy zaraz konkurowali. Nie z Niemcami, nie z Francją, tylko będziemy konkurowali z Ukrainą.

Na tym chciałbym zakończyć, apelując również o to, żeby nie przerzucać na nas kosztów pandemii. Powinno być to pokryte przez państwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Teraz przedstawiciel touroperatorów, prezes zarządu Nekera, pan Maciej Nykiel, bardzo proszę.

Prezes zarządu Nekera Sp. z o.o. Maciej Nykiel:

Dzień dobry państwu. Chciałbym się wypowiedzieć w imieniu polskich biur podróży, które również są ważnym uczestnikiem tego rynku. Przypomnę, że w rekordowym 2019 r. jako biuro podróży obsłużyliśmy około 20 mln klientów. To polskie rodziny są bezpośrednio zainteresowane tą podwyżką, o której dzisiaj mówimy. W przypadku biur podróży taki klasyczny wyjazd wakacyjny oferowany samolotem przez touroperatora to są cztery osoby. A więc nie mówimy o 5 zł, tylko mówimy przede wszystkim o 10 zł na jedną osobę, bo to jest tam i z powrotem – do Polski jeszcze trzeba wrócić. Jak przemnożymy to przez cztery, to mamy około 40–50 zł ekstra budżetu dla polskiej rodziny, po prostu dodatkowego kosztu na wakacje. A więc to polska rodzina na koniec dnia za to zapłaci. Czy to jest dużo, czy mało? To jest gigantycznie dużo.

Wszyscy moi poprzednicy to podkreślali. Ja tylko przypomnę, że marżowość w tym rekordowym 2019 r. dla biur podróży to 1–3%. To są dane Polskiej Izby Turstyki, Polskiego Związku Organizatorów Turystyki. Przy średniej cenie pakietu 5 tys., 50 zł to jest dokładnie ten 1%. Zgodzę się z panem prezesem, gdybyśmy mogli jako biura podróży podnieść o ten 1% cenę, to byśmy to dawno temu zrobili i zarobili dodatkowe pieniądze, bo to jest po prostu niemożliwe.

Chcę zwrócić uwagę, że to jest kolejny podatek, który uderzy w polskie biura podróży. My już płacimy ubezpieczenia, gwarancje ubezpieczeniowe touroperatora, TWG, czyli

Turystyczny Fundusz Gwarancyjny, w pandemii dorzucono nam nowy podatek w postaci TFP, czyli Turystycznego Funduszu Pomocowego. Teraz kolejne – to jest 50 zł, 50 zł, 50 zł. To nie jest jedno 50 zł, które powoduje, że koszt pakietu turystycznego polskiego biura podróży rośnie do wartości, które w pewnym momencie będą nieakceptowalne.

Czym to się skończy? Jeżeli jeszcze kilka takich nierynkowych pomysłów usłyszymy, gdzie z kosztami naszej działalności będziemy musieli iść do góry, a nie w dół, czyli w trendzie, w którym w pandemii powinniśmy się znaleźć… Podkreślam, polskie biura podróży są w tragicznej sytuacji, po bardzo ciężkim roku 2020 i bardzo ciężkim 2021, do połowy maja nie lataliśmy w ogóle. Dopiero czerwiec, lipiec, sierpień – to są pierwsze 3 miesiące, w których zaczęliśmy w miarę normalnie jako biura podróży w Polsce funkcjonować.

Przypominam również, że polskie hotele były zamknięte. Skończy się to tym, że po prostu będziemy szukali tańszych lotnisk. Na przykład podkarpackie czy lubelskie przeniesie się na lotnisko Lwów, wspomniana Ukraina, południe Polski – podkarpackie, małopolskie, dolnośląskie ma Ostrawę i Pragę, natomiast cały zachód – zachodniopomorskie, lubuskie czy dolnośląskie ma lotniska Berlin, Lipsk oraz Drezno. To jest niebezpieczny precedens. Jakikolwiek wzrost cen w Polsce zachęca, żeby polskie biura podróży, a jest swoboda organizowania tego, latały z niepolskich lotnisk. Tego absolutnie nie chcemy.

Ostatnia rzecz, na którą chciałbym jeszcze zwrócić uwagę, to jest kwestia turystyki przyjazdowej. Polskie biura podróży obsługują mnóstwo turystów przylatujących. Im wyższa cena tego przelotu do Polski, tym mniej atrakcyjna ta Polska będzie, a przecież branża turystyczna to nie tylko linie lotnicze czy biura podróży, ale to też polskie hotele, polscy piloci, restauratorzy. To jest ogromna grupa beneficjentów, która również straci na tym, że do Polski po prostu mniej turystów z zagranicy przyleci. W imieniu polskich biur podróży postuluję, aby znaleźć inne rozwiązanie dla konieczności zaspokojenia tych potrzeb PAZP, ale nie przerzucanie tego kosztu na nas, czyli na polskich przedsiębiorców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Teraz pani Agnieszka Jankowska, Amerykańska Izba Handlowa w Polsce.

Członek zarządu GE Poland Sp. z o.o. Agnieszka Jankowska:

Dziękuję. Dzień dobry państwu. Tak jak już pan przewodniczący mnie tutaj zaprezentował, ja reprezentuję firmy zrzeszone w Amerykańskiej Izbie Handlowej. To są różne firmy, jest blisko 300 firm prowadzących działalność gospodarczą w Polsce. Głównie przemysł, ale też linie lotnicze, touroperatorzy.

Chciałam powiedzieć w imieniu tych wszystkich firm, a przede wszystkim pracowników pracujących w Polsce w tych firmach, że powrót połączeń lotniczych to jest tak naprawdę nadzieja dla polskiego przemysłu lotniczego. Wszelkie działania, które zmierzają ku ograniczeniu czy niewsparciu powrotu do lotów, takie jak również generowanie dodatkowych kosztów dla linii lotniczych, to jest duży problem również dla przemysłu, dla produkcji, dla serwisu. W podkarpackiej Dolinie Lotniczej w 2019 r. było zrzeszonych blisko 200 firm, które generowały przychód na poziomie około 9 mld zł. Obecnie musieliśmy zwolnić około 2 tys. osób, a przychody spadły o 35%.

Tak jak mówimy tutaj o powrocie do normalnego funkcjonowania czy zwiększeniu lotów, to będzie to trwało 3–4 lata, natomiast jeżeli chodzi o przemysł, to będzie nawet 7–8 lat. Jeżeli mówimy o jakimkolwiek powrocie do normalnego funkcjonowania.

Jeżeli chodzi o łańcuchy dostaw, to też musimy pamiętać, że mniej lotów to także problem dla polskich małych i średnich firm. W tej chwili w podkarpackiej Dolinie Lotniczej to jest około 100 rodzinnych firm, które współpracują z większymi firmami lotniczymi, które realizują zamówienia globalnie. To także centra serwisowe. Mamy supernowoczesne centra serwisowe, gdzie mamy wyszkolonych ludzi, gdzie są tworzone wysokiej jakości miejsca pracy. Niestety te centra będziemy zamykali. Jeszcze w zeszłym roku, tak jak tutaj jeden z prezesów powiedział, myśleliśmy, że to będzie ten rok załamania, ale potem będzie powrót. Niestety w zeszłym roku walczyliśmy o to, żeby utrzymać jedno z centrów

serwisowych na południu Polski. W tym roku trzeba było podjąć decyzję o zamrożeniu działalności tego centrum właśnie ze względu na to, że ten powrót jest zbyt powolny.

Kolejny obszar z punktu widzenia cargo. Chcę zwrócić państwu uwagę, że z punktu widzenia cargo jakiekolwiek podwyżki cen to również wzrost kosztu eksportu z Polski. Musimy mieć świadomość, że to jest tylko jeden z elementów… Mamy w tej chwili wiele problemów na stole, które powodują, że te loty nie będą się tak odbijały, jak sobie byśmy tego życzyli.

Apeluję, aby spojrzeć na ten temat kompleksowo, całościowo, dzięki czemu zobaczmy, że to nie tylko chodzi o linie lotnicze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Pani Joanna Midera, prezes Portu Lotniczego Łódź, proszę bardzo.

Prezes Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Joanna Midera:

Dzień dobry państwu. Zacznę od wątku, na którym zakończył pan minister Horała, zniekształcając nieco rzeczywistość. Mam na myśli te dwie strefy. Proszę zwrócić uwagę, że do 2016 r. w Polsce funkcjonowała jedna strefa. Jedna opłata dla wszystkich lotnisk. Nikomu to nie przeszkadzało. Działaliśmy fair na jednym rynku polskim. W 2017 r. zostaje wprowadzona dwustrefowość, która powoduje duże dysproporcje między lotniskami. Oczywiście najbardziej jest to bolesne z mojej perspektywy – lotniska, położonego niedaleko Warszawy, ale również lotniska w Modlinie. Powoduje to, że lotniska regionalne nie mogą być konkurencyjne.

Propozycja na 2022 r. jest taka, że to będzie największa dysproporcja między strefami w Europie, jeżeli w ogóle takie występują, bo to nie jest standard, że są dwie strefy, większość krajów ma jedną strefę. Na to chciałam zwrócić uwagę. Takie zróżnicowanie opłat powoduje, że na polskim rynku lotniczym beneficjentem jest jeden przewoźnik, który ma zbazowane swoje samoloty na najtańszym warszawskim lotnisku i z niego najczęściej operuje. Pozostali przewoźnicy są dyskryminowani. Takie działanie dość szybko może stać się przedmiotem zainteresowania Komisji Europejskiej. Wystarczy, że którykolwiek z podmiotów zwróci taką uwagę komisji. Wystarczy, że komisja taką informację otrzyma. Proszę pamiętać, że obecnie prowadzona jest przez Komisję Europejską kontrola naszego głównego przewoźnika pod kątem uzyskanej w tej chwili pomocy publicznej.

Mieliście państwo okazję usłyszeć, że każdy z obecnych tutaj przedstawicieli branży lotniczej dba o swoją działalność. Chcemy, aby nasze firmy, nasze przedsiębiorstwa, spółki, którymi zarządzamy, rozwijały się i przede wszystkim zwiększały swoje przychody. Przypuszczam, że podobnie myślał pan prezes Janusz Janiszewski, który przedłożył propozycję takich stawek do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Trudno się dziwić, chce mieć większe przychody dla agencji rządowej. Pewnie każdy z nas, który by zarządzał tą agencją, tak samo by uczynił. Ale po to jest regulator, po to jest minister właściwy do spraw transportu, a przede wszystkim do spraw lotnictwa, aby zweryfikować te propozycje. Nie tylko pod kątem wyliczeń, które państwo mieliście okazję zobaczyć – tych wzorów różnych, których przypuszczam, że w tak krótkim czasie nie są dla wszystkich zrozumiałe, nie tylko pod kątem alokacji regionalne porty Warszawa-Chopin, ale przede wszystkim wpływu na polski rynek lotniczy, szczególnie w tak dramatycznej sytuacji, w jakiej jesteśmy w tej chwili w okresie pandemii.

Konsekwencje będą takie, że w wyniku podwyżek nastąpi spadek ruchu. Jeżeli nastąpi spadek ruchu, to będzie mniej samolotów. Jeżeli będzie mniej samolotów, to będą mniej płacić – wyższe kwoty, ale mniej. W związku z tym nawet PAŻP, który chciałby zyskać, po prostu na tym straci, bo rynku nie będzie. Wszystkie tezy wskazują, że decyzję podejmuje Komisja Europejska, Unia Europejska, że to nie strona polska… Nie jest to prawda. Art. 29 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiający system skuteczności działania i opłat w jednolitej przestrzeni powietrznej pozwala na ustalenie stawki jednostkowej na poziomie niższym, niż ona jest obliczona. Rząd może z tego narzędzia skorzystać. To nie jest tak, że to komisja decyduje.

Szanowni państwo, jako branża mogę w tej chwili tylko prosić, błagać, zwracać uwagę, jakie konsekwencje mogą być… Proszę o dotację dla Polskiej Agencji Żeglugi

Powietrznej, tak jak dostały niektóre porty lotnicze, z wyjątkiem Portu Lotniczego Łódź, w Lublinie i Olsztynie. Proszę o dotację dla PAŻP.

Jest jeszcze inna możliwość. Opóźnijcie tę decyzję o 3 lata, kiedy już staniemy na nogi. Wszystkie prognozy pokazują, że w 2025 r. jesteśmy w stanie wrócić do poziomu 2019 r. Pomyślcie również o jednej strefie.

Panie ministrze, pan teraz proponuje nową politykę rozwoju lotnictwa. Są dwa główne cele, z którymi, myślę, wszyscy się zgodzą: mamy być konkurencyjni i mamy być liderem Europy. W życiu nie będziemy ani konkurencyjni, ani liderem Europy. Już nie będzie takiej sytuacji jak w 2019 r., kiedy faktycznie ten wzrost pasażerów był największy w Europie w Polsce. Nie dotrwamy do tego momentu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, są jeszcze dwa głosy ze strony branży, a później bardzo proszę, jeśli parlamentarzyści chcieliby zabrać głos, o zgłaszanie. W tej chwili proszę o zabranie głosu pana Macieja Wilka.

Członek zarządu do spraw operacyjnych PLL LOT Maciej Wilk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dzień dobry. Po pierwsze, chciałbym odrobinę polemizować z panem prezesem Nykielem. Panie prezesie, opłata jest pobierana tylko od lądowania. Zatem te 3 zł od pasażera należy pomnożyć razy 4 osoby tylko w jedną stronę, więc mówimy o podwyżce w wysokości 12 zł, a nie o 50 zł.

Natomiast co do pani prezes Midery, chciałbym przypomnieć, że dwie strefy obowiązują w Europie, we Francji, we Włoszech, Wielkiej Brytanii. Jedna strefa jak najbardziej przeszkadzała przewoźnikom, nie tylko LOT-owi, wszystkim przewoźnikom, głównym sieciowym, którzy latali do Warszawy i de facto płacąc zawyżone stawki w Warszawie, subsydiowali operacje realizowane z portów regionalnych.

Proszę państwa, chciałbym powiedzieć, że jako przewoźnik, który wykonuje operacje w całej Europie, potwierdzam, że obserwujemy podwyżki we wszystkich krajach europejskich. Na slajdach widzieliśmy, że w Niemczech jest to 150%, w Belgii – 88%. Dla całego obszaru średnia wynosi około 35–40%. My jako LOT oczywiście ubolewamy nad tym, że mamy do czynienia z tymi podwyżkami w Europie i z podwyżką w Polsce. Natomiast uważamy, że w chwili obecnej po prostu nie ma innego wyjścia. Jedyną alternatywą dla tej podwyżki byłoby radykalne obniżenie bazy kosztowej PAŻP, czego by się nie udało uniknąć bez ograniczenia liczby kontrolerów lotniczych. Wiemy, że wyszkolenie kontrolera lotniczego to są lata praktyki. Jeżeli w sposób bezrefleksyjny pozbylibyśmy się istotnej puli kontrolerów, to odbudowa rynku lotniczego w kolejnych latach byłaby bardzo utrudniona albo wręcz niemożliwa.

Proszę państwo, traktujemy tę podwyżkę jako mniejsze zło. Rozpoznajemy tylko, że ta podwyżka ma charakter przejściowy. Wracam do slajdu, który prezentował pan prezes Samson. W 2024 r. wracamy do poziomu opłat sprzed pandemii, do tych 46 euro. Podwyżka ma charakter przejściowy.

Kończąc tę wypowiedź, nie sposób zapomnieć o fakcie, że w zonie drugiej, jeżeli mamy do czynienia z 556 zł podwyżki, to w przeliczeniu na pasażera jest to 2,94 zł. Proszę państwa, średnia podwyżka ceny biletu na skali całego rynku o 2,94 zł nie wywróci nam rynku lotniczego, nie przekreśli szans odbudowy rynku. Jednak warunkiem niezbędnym, żeby lotnictwo wróciło na nogi, to jest zelżenie restrykcji: żeby pasażerowie nie musieli się testować na przylocie, nie musieli odbywać kwarantanny, żeby otworzyły się rynki takie jak Stany Zjednoczone, Japonia czy Singapur. To są realne potrzeby, które trzeba zaadresować. Również na poziomie polskim, gdzie cały czas obowiązują restrykcje wjazdowe do Polski dla pasażerów spoza Unii Europejskiej. To jest prawdziwy warunek, niezbędny do tego, żeby lotnictwo na nowo odżyło, a nie wzrost opłaty o 2,94 zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Tę turę zakończy pan Dariusz Kuś, prezes Portu Lotniczego Wrocław. Bardzo proszę.

Prezes Portu Lotniczego Wrocław im. Mikołaja Kopernika Dariusz Kuś:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, oczywiście nie chodzi tutaj o obniżanie kosztów personelu po stronie PAŻP. Wiemy, że to zadanie zostało dość skutecznie zrobione. Tutaj apelujemy o to, żeby PAŻP uzyskał dostęp do jakiegoś źródła finansowania, czy to w postaci bezzwrotnej dotacji, czy w postaci finansowania dłużnego, którego obsługa i spłata mogłaby nastąpić w tak zwanych lepszych czasach. Więc… żeby tego nie mylić.

Mam trzy krótkie punkty. Po pierwsze, chciałbym jeszcze raz w imieniu całej branży zakwestionować taki sposób widzenia, że Warszawa czy też przewoźnicy, którzy operują na lotnisku w Warszawie, z jakiegoś powodu nie mogą subwencjonować kosztów związanych z mniejszymi lotniskami regionalnymi. Zadam takie pytanie: Jeśli Warszawa nie chce, nie może subwencjonować lotniska w Zielonej Górze, Bydgoszczy czy Wrocławiu, to dlaczego Wrocław miałby subwencjonować operację na lotnisku w Zielonej Górze? No i akcjonariusze zadają mi takie pytanie. Niestety nie umiem na nie odpowiedzieć, dlaczego prezydent miasta Wrocławia, główny akcjonariusz lotniska we Wrocławiu, marszałek dolnośląski, trzydziestoprocentowy akcjonariusz, ma w ten sposób dopłacać do operacji, które LOT wykonuje na lotnisku w Zielonej Górze. To jest dla mnie wielka zagadka, jakiego typu to jest sprawiedliwość czy jakiego typu optyka towarzyszy wszystkim państwu mówiącym, że jak Warszawa dopłaca, to źle, a jak Wrocław czy Gdańsk dopłaca, to już jest całkiem sprawiedliwe. To jest taka drobna rzecz.

Druga refleksja. Chciałem potwierdzić z punktu widzenia takiego lotniska jak Wrocław… tutaj Tomek przytoczył, że w zeszłym roku było 35 mln straty na sprzedaży, w tym roku planujemy 25 mln. Suma wzrostu kosztów operowania na lotnisko we Wrocławiu w związku z podwyżką to jest rząd wielkości 8–10 mln – tak to przynajmniej skalkulowaliśmy – czyli to jest połowa mojej straty tegorocznej. To są kolosalne pieniądze, niewyobrażalne z naszego punktu widzenia.

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt, który tutaj nie został zaznaczony. Mianowicie chciałbym zadać pytanie: Czy rząd planuje urealnić datę oddania CPK do użytku? Jeżeli tak, to kiedy? Z prezentacji, którą przedstawiał pan prezes Janiszewski w trakcie konsultacji z branżą, które odbyły się miesiąc temu, z dokumentu, który był nam przedstawiony, dało się przeczytać, że pewne elementy kosztowe, które są wpisane w budżet PAŻP na lata 2022–2024, od strony inwestycyjnej służą pewnym inwestycjom związanym z przeniesieniem działalności lotniska Chopina do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Muszą one być wykonywane dokładnie teraz, w tych najcięższych czasach, ponieważ formalna data uruchomienia CPK według decyzji rządowej to jest 2027 r. Teraz podnieśmy ręce, kto w to wierzy. Brawo. Jeden do 90. Teraz chciałbym zadać,

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, sam pan podniósł rękę. Tylko jedna osoba, to dość symboliczne.

Prezes Portu Lotniczego Wrocław im. Mikołaja Kopernika Dariusz Kuś:

Oczywiście żartujemy sobie, ale sprawa jest poważna. Jeżeli rząd zaktualizowałby tę datę i przyznał, że to jest rok 2033 albo 2035, albo jakikolwiek inny, to chciałbym usłyszeć odpowiedź na pytanie, o ile zmieniłby się obraz budżetu kosztowego po stronie na przykład PAŻP, ale też wielu innych podmiotów w branży w najbliższych latach. To jest proste pytanie. Myślę, że można na nie spróbować odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Pan minister będzie miał możliwość na koniec zabrać głos i odpowiedzieć na to pytanie.

Ja technicznie tylko chcę powiedzieć, że głosowania z godziny 12.15 zostały odwołane, więc możemy dalej procedować.

Zgłosiło się w tej chwili ośmioro posłów do zadania pytania. Jako pierwszy pan poseł Sławomir Nitras, proszę bardzo.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu podkomisji:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dziękuję za to spotkanie, bo ono jest niezmiernie wartościowe. Przychodzę tutaj w imieniu pasażerów i w imieniu ludzi, którzy mieszkają nie w Warszawie. Po pierwsze, chciałbym powiedzieć, że czuję się troszeczkę jak w PRL. Mamy do czynienia z ministrem, który chce zajmować się wszystkim: chce latać, regulować, chce nawet kotlety na lotnisku sprzedawać. I to ma robić jedna firma.

PiS dochodził do władzy jako krytykujący podział czy rozwój Polski na dyfuzyjno-polaryzacyjny, tak to się chyba nazywało. Miało być równomiernie, a dzisiaj przedstawia się nam koncepcję, w której będzie jedno lotnisko i jeden przewoźnik w Polsce, a na końcu zapłacić mają za to wszystko pasażerowie. To się po prostu nie może udać. Chciałbym, żeby bardzo wyraźnie zostało odnotowane, że to nie jest kwestia tylko państwa problemu dzisiejszego, bo to jest pochodna pewnej polityki, która jest założona. To znaczy dokładnie takiej polityki, że w Polsce ma być jeden przewoźnik, który ma zdominować całkowicie rynek i ma być de facto jedno lotnisko.

Tak na marginesie, pan jest ministrem infrastruktury, wiceministrem infrastruktury, prawda? Wy mówicie o przystanku autobusowym w każdej gminie. Gdyby tę politykę zastosować do autobusów i do PKS-ów, to mielibyśmy jeden PKS w Polsce, który miałby jeden przystanek centralny, bo nigdzie indziej nie opłacałoby się… Koszty przystanku w każdej wsi byłby większy niż przystanku na Dworcu Centralnym w Warszawie. Musicie się zdecydować, co chcecie robić.

Moim zdaniem trzeba bardzo wyraźnie określić, jaką rolę państwo ma w tym wszystkim pełnić: czy ma robić wszystko, czy ma skupić się na rzeczach najważniejszych. Wydaje mi się, że naszą rolą powinno być zadbanie o infrastrukturę, o to, żebyśmy mieli lotniska, jeśli rozmawiamy lotniskach, mieli przystanki, jeśli rozmawiamy o autobusach – panie ministrze, do pana mówię, mam nadzieję, że pan to rozumie – i dać ludziom funkcjonować, dać funkcjonować branży, dać funkcjonować rynkowi. Gdyby pana politykę zastosować… Ja ten przykład często powtarzam… My mamy w infrastrukturze telefonię komórkową nowocześniejszą niż Francuzi, Niemcy, Amerykanie. A wie pan, dlaczego? Nie ma żadnego narodowego operatora, bo stworzono infrastrukturę i pozwalano konkurować. Jestem absolutnie pewien, że za chwilę zrobicie narodowego operatora, będziemy wszyscy w jednym operatorze i nie będzie komu inwestować w infrastrukturę. Dokładnie tak będzie.

Polityka, którą proponujecie, nie jest uzgodniona. Nie ma takiej polityki w Polsce. Nikt nie uzgodnił, że taką politykę państwo polskie ma realizować. Jestem ze Szczecina. Była mowa o Zielonej Górze. Wiecie, co to oznacza dla regionu, jak nie ma lotniska, co to znaczy dla rozwoju przedsiębiorczości w tym regionie? To nie chodzi tylko o branżę turystycznej, żeby na wakacje pojechać. Tu chodzi o to, że jeśli ktoś produkuje element do silnika, to musi mieć cargo, bo inaczej nie będzie mógł tego elementu wywieźć. Nikt nie zainwestuje pieniędzy, jeśli do Szczecina można polecieć raz dziennie jednym przewoźnikiem za 1200 zł. Nikt nie zainwestuje złotówki.

Nie wywracajcie systemu, który 30 lat się buduje. Samorządy inwestują w lotniska. Niech pan zobaczy, chciażby jak się buduje terminal w Gdańsku. Dla kogo to jest budowane? Po co? To nie są waszymi siłami… To są siłami społeczności lokalnej, która zbudowała sobie lotnisko. Po co? Bo wie, jakie znaczenie, to lotnisko będzie miało, że bez niego nie będzie się rozwijał region.

Pan prezes z Wrocławia słusznie powiedział. Dlaczego Wrocław ma finansować Zieloną Górę? Państwo powinno mieć politykę w tym zakresie. Jeżeli pan ma jakieś zadanie do spełnienia, to pan dzisiaj powinien doprowadzić do sytuacji, w której lotniska lokalne będą zwolnione z polityki konkurencji unijnej, bo to jest część infrastruktury, tak samo jak droga, tak samo jak przystanek autobusowy, tak lotnisko jest elementem infrastruktury, który może podlegać grze rynkowej. Szczecin, Zielona Góra, Rzeszów, Kielce, Białystok, Olsztyn nie będą się rozwijać, jeżeli nie będą mieli infrastruktury. To jest tak, jakby wodociągi poddać polityce konkurencji, to jest infrastruktura. Państwo powinno zadbać o to, żeby infrastruktura była, powinno pełnić rolę regulatora. Oczywiście, że PAŻP nie może się utrzymywać… To tak jakby pan uzależnił dochody nauczycieli szkoły w zależności od liczby dzieci. Przecież to jest część… Właśnie nie powinno tak być. Pensję pan

sobie uzależni od tego, ile ludzi na pana głosuje. To jest część infrastruktury społecznej… Rolą państwa jest zadbać o tę infrastruktury i pozwolić na wolny rynek. Bardzo wyraźnie chciałbym to podkreślić. Panie ministrze, pan nie ma prawa takich rzeczy robić, bo to nie jest uzgodnione. Nie ma takiej polityki w Polsce, żeby zarżnąć lotniska regionalne, żeby zarżnąć konkurencyjne linie i zrobić jedną linię lotniczą. To jest coś niebywałego, przychodzi prezes LOT-u i mówi, że wyższe opłaty są super. Tylko wie pan co, pan nie lata.

Musimy zadbać o to i to jest panie ministrze pana rola, żeby LOT… Mam w nosie to, czy LOT będzie większy od KLM. Naprawdę to nie jest celem. Ja dbam o to, żeby mieszkaniec Szczecina, mieszkaniec Lublina mógł się skomunikować ze stolicą. To jest zadanie, które stoi przed panem. Jeżeli pan będzie chciał… Zostawicie po sobie spaloną ziemię, nie zbudujecie nic, bo nikt w ten Baranów nie wierzy, natomiast z niszczycie dorobek ludzi w regionach, dorobek lotnisk. Niech pan sprawi, żeby polityka – to jest dla pana wyzwanie – unijna polityka konkurencji nie dotyczyła inwestowania w infrastrukturę lotnisk lokalnych. One nie podlegają tym samym kryteriom, co wielkie huby. Niech pan nie walczy z Modlinem, który się zbudował w imię interesu lotniska, którego nie ma. Niech pan nie walczy z Zieloną Górą, ich pan nie walczy ze Szczecinem, tylko niech pan stworzy infrastrukturę i niech pan oddzieli infrastrukturę od operacji i nią niech się pan zajmie. To robią firmy. Cieszymy się, że w Polsce są firmy, które chcą konkurować. Konkurencja pomoże wszystkim włącznie z LOT-em. Konkurencja LOT-u nie zaszkodzi, wyłącznie pomoże. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo.

Następnie pan poseł Konrad Frysztak, proszę bardzo.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, na początek krótko o logice oraz prawdzie. Panie ministrze, kto te ceny podnosi? To nie jest tak, że te ceny podnosi Komisja Europejska. To państwo na tej grafice, którą przedstawił pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jasno pokazał. Ta prawda musi wybrzmieć. To wy przedstawiliście dokument, z którego wynikają te ceny, a Komisja Europejska wam go po prostu zaakceptuje albo nie zaakceptuje, jeśli popełniliście jakiś błąd natury formalnej, a nie wyliczeniowej. To wy dyktujecie dzisiaj te ceny. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jeśli posługujecie się tym, że to będzie tylko 3 zł na bilecie, to warte podkreślenia jest, że przewoźnik nie płaci od tak zwanego PAX-a, czyli od pasażera, tylko od samolotu, od kursu. Jeśli podniesienie cen spowoduje, że będzie mniejsze zainteresowanie przelotami, to tak naprawdę to nie będzie 3 zł dla jednego PAX-a, bo liczba PAX-ów się zmniejszy, tylko to będzie 30 albo 300. To dziś wy wprowadzacie w branży lotniczej drożyznę – powiedzmy sobie to wprost.

Na koniec, panie ministrze, szanowni państwo, jestem z Radomia, chciałbym wykorzystać tę sytuację. Mam do pana ministra konkretne pytanie. Nie dalej jak na Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach Michał Czarnik, dyrektor wykonawczy w Centralnym Porcie Komunikacyjnym przyznał, że CPK będzie musiał zmienić swoją formułę i takie zamówienie do IATA na analizę złożyliście. Będzie to bardziej lotnisko, które będzie miało przewagę lotniska cargo. Panie ministrze, więc ja mam do pana konkretne pytanie. Pan jedyny na tej sali wierzy jeszcze w rok 2027 i w Centralny Port Komunikacyjny. Domyślam się, że dlatego, że za to bierze pan pieniądze i wynagrodzenie ministra pełnomocnika do spraw powstania CPK i pan musi cały czas mówić, że pan w to wierzy, bo inaczej panu pensję zabiorą. Ale ja mam do pana pytanie: Jak w związku z tym, że będziecie budować w Baranowie lotnisko cargo, będzie wyglądać lotnisko Chopina? Do czego będzie służyło lotnisko Chopina? Czy zostanie w tym samym modelu? Pytam o to w kontekście mojego ukochanego miasta Radomia i w kontekście lotniska w Radomiu. Ja może w tym gronie będę jak odludek, ale uważam, że Radom zasługuje na lotnisko, na to, żeby móc z Radomia latać. To jest jedno z najlepiej położonych pogodowo lotnisk w Polsce.

Jeśli będzie tak, że lotnisko Chopina będzie miało ten sam model i to samo przeznaczenie, to w tej chwili w Radomiu będzie lotnisko-widmo, za które zapłacą mieszkańcy Radomia, bo my oddajemy nakłady. My jako radomianie będziemy oddawać nakłady. To jest wiedza powszechna w branży lotniczej. Będziemy państwu polskiemu oddawać pieniądze za nakłady, za ten terminal, za drogę startową.

Panie ministrze, konkretnie, czy chcecie w Baranowie w szczerym polu wybudować lotnisko cargo?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan minister Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, ja chciałbym się zwrócić do dwóch osób. W pierwszym rzędzie do prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i dopiero w drugiej kolejności do pana ministra. Dlaczego ta kolejność? W bieżącej kadencji dwukrotnie przygotowywaliśmy budżety na kolejny rok. Ja osobiście za każdym razem pytałem pana prezesa, jakie są potrzeby wsparcia z budżetu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Za każdym razem pan odpowiadał, że nie mamy takich potrzeb. Nawet rok temu, gdy już przechodziła przez świat pandemia, pan nie formułował takich potrzeb. Pan minister nie korygował tej opinii, stąd uzasadniony żal.

Dziś państwo proponujecie lekarstwo i terapię, której branża nie przeżyje. Mamy dwie możliwości. Właśnie toczą się w Sejmie prace nad nowelizacją tegorocznego budżetu na 2021 r. Rząd w cudowny sposób znalazł gigantyczne pieniądze. Możemy ponad podziałami stworzyć poprawkę, która rozwiąże problem już teraz. Być może to jest ekstremalna propozycja. Jutro upływa termin złożenia budżetu przez rząd, który będzie obowiązywał w przyszłym roku, możemy uzgodnić dzisiaj na podkomisji i pracować nad tym nowym projektem budżetu w taki sposób, aby wypracować pieniądze niezbędne dla PAŻP, żeby nie przerzucać kosztów na branże, bo wykończycie państwo branże. Przecież polski rynek lotniczy rozwijamy tak naprawdę od dwudziestu kilku lat i czynimy to z mozołem, starając się wspierać porty lotnicze i przewoźników. Nie wylewajmy dzisiaj dziecka z kąpielą. Kończę tym apelem i deklaracją gotowości pracy nad merytorycznymi rozwiązaniami, które możemy zawrzeć w budżecie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Pani poseł Małgorzata Chmiel, proszę bardzo.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pan prezes Kloskowski właściwie powiedział w pigułce najważniejsze argumenty. Podał on liczbę, że w zeszłym roku było 35 mln strat, w tym roku planuje się 25 mln. W tych ciężkich czasach projektuje się tak duże podwyżki, podczas gdzie dzisiaj mamy już 1230 zakażeń, panie ministrze, czyli czwarta fala jest nieuniknona.

Od strony lotnisk i od strony zmniejszonego ruchu turystycznego eksperci już mówili. Ja chciałabym podejść do tematu z innej strony. W 2012 r. miasto Gdańsk, całe Pomorze rozbudowywało lotnisko, nie tylko dlatego, że było Euro2012, oczywiście korzystając również z tej możliwości, ale również planując na za 10–12 lat rozwój ruchu turystycznego, rozwój całego regionu, rozwój całego airport city. Jak państwo wiedzą, w tej chwili lotniska już nie funkcjonują samotnie na peryferiach miasta, tylko obrastają nowymi funkcjami, biurowcami, hotelami i strefami gospodarczymi. Ci wszyscy przedsiębiorcy w swojej ofercie podają bardzo duży ruch samolotowy na lotnisko w Rębiechowie. Tak samo jest przy każdym innym regionalnym lotnisku obecnie w Polsce. Powstają całe strefy gospodarcze, które świetnie zaczynają się rozwijać. Oczywiście jest bardzo ciężko jeszcze teraz powstać po tej pandemii, ale próbują. A wy chcecie to uniemożliwić i to nie jest moment. Jeżeli nawet rozmawiamy o pewnych innych zasadach finansowania, to na pewno nie w tym momencie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, mamy jeszcze pięć osób zgłoszonych. Poproszę teraz o zabranie głosu pana Mirosława Suchonia. Następnie pan Piotr Adamowicz, Agnieszka Pomaska, pan poseł Sośnierz i pan poseł Maciej Lasek. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, oczywiście ta dyskusja jest w cieniu kryzysu i cała branża lotnicza jest w cieniu kryzysu, ale to nie tylko branża lotnicza, ale wszystko, co wokół lotnisk, wokół tej typowej branży lotniczej działa. Ja jestem z tych właśnie z takiego miejsca, z Bielska-Białej, gdzie jest Dolina Lotnicza, jest bardzo silny przemysł lotniczy. To jest część doliny w województwie śląskim, ale też całej południowej Polski. Przed chwilą pani prezes mówiła o województwie podkarpackim. Te nasze stosunki gospodarcze i współpraca w dziedzinie rozwoju tego przemysłu są naprawdę bardzo silne. Mam takie poczucie, że dzisiaj rząd niestety nie widzi tych wielowymiarowych konsekwencji swoich decyzji, a te konsekwencje nie dotkną oczywiście Warszawy, nie dotkną urzędów, nie dotkną urzędników, tych instytucji, które zarządzają lotnictwem, ale dotkną właśnie tych regionów, w których działa przemysł lotniczy i w których działa przemysł wrażliwy z punktu widzenia lotnictwa.

Te konsekwencje związane z nie tylko podwyżką opłat, ale i także polityką rządu, taką… nie chcę powiedzieć baranocentryczną czy baronowocentryczną, ale taką nastawioną na rozwój tylko jednego miejsca w okolicach Warszawy, to spowoduje bardzo poważne konsekwencje dla lotnisk regionalnych, a po drugie, dla regionalnej gospodarki. Nie mam żadnych wątpliwości, że ta podwyżka jest elementem rządowego programu likwidacji lotnisk regionalnych, czyli przeniesienia tego ruchu w dużej mierze pasażerskiego, ale myślę, że też cargo na to jedno centralne lotnisko. Tego oczywiście dzisiaj nie widzimy w postaci spisanych zasad, spisanego planu programu, ale kolejne decyzje, takie jak bardzo silne wsparcie dla tego projektu-widmo czy też traktowanie po macoszemu potrzeb lotnisk regionalnych, wpisują się w trend, który mają na celu w mojej ocenie bardzo silne osłabienie skłonności Polaków do latania z lotnisk regionalnych.

W naszym regionie na południu Polski mamy dwa takie silne organizmy, mówię z punktu widzenia bielszczanina, czyli w Katowicach i w Krakowie. To są rzeczywiście prężne lotniska. Ale warto sobie zrobić taką projekcję, że niedaleko naszych granic znajduje się lotnisko w Ostrawie, a do lotniska w Wiedniu na przykład bielszczanie mają bliżej niż do lotniska w Warszawie. To oznacza, że ten wybór nie jest ograniczony wyłącznie do naszej bliskiej granicy, ale w sytuacji, w której rynek lotniczy jest niezwykle konkurencyjny i te koszty dotarcia do lotniska nie muszą być specjalnie wysokie, będzie bardzo silna presja, żeby przenosić ten ruch nie tylko tak jak w przypadku naszego regionu do Czech, na Słowację czy wręcz do Austrii – bo tak jak mówię, dotarcie nie jest wielki problem dotarcie – także do Berlina, ale jestem sobie w stanie wyobrazić to, o czym tutaj też była mowa, czyli przenoszenie części ruchu za naszą wschodnią granicę do Lwowa.

Przecież to ludzie wybierają, skąd latają. Jeżeli jesteśmy zdeterminowani, żeby odbyć podróż i zwracamy uwagę na cenę, a w Polsce ten rynek jest niezwykle wrażliwy na wahania cenowe, to stąd już tylko krok, żeby wybrać te lotniska, które są położone poza naszą granicą. Czyli taka polityka skupiona na tworzeniu jednego centrum operacji lotniczych w okolicach Warszawy, w tym Baranowie, może spowodować bardzo poważne konsekwencje.

Elementem bardzo negatywnego oddziaływania na szansy lotnisk regionalnych jest ta podwyżka. Panie ministrze, osobiście dziwię się, że w sytuacji, w której mamy tak wielkie załamanie rynku lotniczego, decydujecie się państwo na to, żeby jeszcze do tego załamania dołożyć swoje trzy grosze.

Czytam wypowiedzi pana prezesa z 2019 r., kiedy mówił o tych bardzo ambitnych planach dotyczących rozwoju, inwestycji i zatrudnienia nowych osób i wtedy mówił o tym, prognozując i rysując wizję na 2020–2024 r., że to jest plan na wzrost tego ruchu o 30%. Ja się dzisiaj zastanawiam nad tym, na ile racjonalne jest utrzymywanie takiego poziomu wydatków, który był omawiany i prognozowany w 2019 r. i odnosił się do tego poziomu

ruchu, który wtedy miał miejsce, i planowania wzrostu o 30% do tamtego ruchu. Dzisiaj wiemy, że te wartości są absolutnie nieadekwatne i też trudno prognozować w perspektywie do 2024 r. czy 2025 r., że to do tego poziomu wróci. Chyba wszyscy dzisiaj jesteśmy świadomi tego, że będzie to niezwykle trudne, o ile w ogóle jest to możliwe. Ja osobiście mam takie przekonanie, że nie.

Pytanie jest o adekwatność tego planu, który stanowi podstawę do tak drastycznych podwyżek w stosunku do realnego ruchu. Ja tej adekwatności nie widzę i mam takie przekonanie, że jednak znowu jest ten element baranowocentryczny, czyli tworzenia już na wszelki wypadek takiej skali, która obsłuży lotnisko w Baranowie. Przy czym wcale nie jest powiedziane, że to lotnisko ruszy nawet w 2035 r., bo jeżeli popatrzymy na doświadczenia wielu innych tego typu inwestycji, to te opóźnienia to nie są rok czy dwa, tylko to jest 10 i czasem więcej lat.

Reasumując, bardzo bym prosił i przychylam się do tego, abyśmy wspólnie wypracowali koncepcję gwarancji dla PAŻP, która umożliwi finansowanie zewnętrzne na ten okres, kiedy rzeczywiście są obniżone wpływy; po drugie, podejścia racjonalnego do kosztów generowanych przez PAŻP. Jeżeli spadł nam ruch lotniczy i wszyscy widzimy, że nie będzie takiego powrotu, jak nam się na początku tej pandemii wydawało, to też może wypadałoby jednak przeanalizować konieczność tych wszystkich inwestycji.

Ostatnia rzecz. Panie ministrze, po raz kolejny apeluję, żebyście nie likwidowali przestrzeni działalności dla portów regionalnych. Polska powiatowa, Polska regionalna potrzebuje tych portów. Rozumiem pana ministra, że Warszawa świeci najjaśniej, ale zapewniam, że w tych naszych małych ojczyznach jesteśmy równie przedsiębiorczy i potrzebujemy tego okna na świat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Piotr Adamowicz, proszę bardzo.

Poseł Piotr Adamowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, my jesteśmy w tej troszeczkę bardziej luksusowej sytuacji z panią poseł Pomaską, albowiem w poniedziałek uczestniczyliśmy w sesji Sejmiku Województwa Pomorskiego, na której to był obecny pan minister Horała.

Na początek może trochę inna kwestia, a mianowicie ktoś tutaj użył terminu „przejściowe podwyżki". Obawiam się, że to jest rodzaj pewnej fantasmagorii. Przypominam sobie, jak miały być podwyżki cen prądu i były podwyżki cen prądu i pan Sasin zapowiedział rekompensaty. Tych rekompensat nie ma, więc nie opowiadajmy bajek o przejściowych podwyżkach, bo to jest po prostu nierealne, w praktyce nierealne.

Druga rzecz. Nawiązując do spotkania w Gdańsku, tutaj państwo mówicie o wzroście 3 zł na bilecie. Na spotkaniu w Gdańsku w sejmiku, pan Horała mówił o wzroście o 5 zł. W związku z tym ja się pytam, jakie są tak naprawdę wyliczenia. Przepraszam bardzo, gdyby to był 3,10 zł i 3 zł – to OK, ale między 3 zł a 5 zł, to już są 2 zł. Czy były przeprowadzone jakieś rzetelne analizy? Czy one są dostępne? Jakie będą skutki? Kontynuując, nie bardzo mogliśmy się dowiedzieć, ile tak naprawdę z tytułu pandemii… jakie wysokie były straty PAŻP. Pan minister Horała mówi tak: PAŻP poniósł gigantyczne straty, w związku z tym musimy podwyższyć, bo tak musi być. Tutaj też nie padła żadna kwota. Jakie to były straty? Bo jeśli ma coś podrożeć, to chcielibyśmy wiedzieć, dlaczego aż o tyle.

Kolejny wątek, też nawiązując do spotkania w Gdańsku. Tutaj się mówi tak bardzo ostrożnie, w białych rękawiczkach albo eufemistycznie o modelu rozproszonym. To ja państwu polecam przesłuchanie nagrań ze spotkania w Gdańsku, jak pan minister Horała krytykował wielokrotnie model rozproszony, podmiot domyślny, większość regionalnych lotnisk do likwidacji wcześniej czy później. Tak, panie ministrze. To jest mój wniosek logiczny na podstawie pana wypowiedzi. Rozumiem, że pan rozkłada ręce, ale ja świetnie usłyszałem, co pan mówił.

Proszę państwa, panie przewodniczący, tu padały różnego rodzaju wątki, dominacja CPK i tak dalej. Ja myślę, że niebawem czeka nas bardzo poważna dyskusja. Jestem

członkiem tej Komisji, ja tu specjalnie przybyłem, bo jestem z Gdańska i w swoim czasie zajmowałem się pisaniem rozwoju lotniska w Gdańsku. Mam taki milimetr w udziału w tym, że ono się rozwija. To było kiedyś, jak pracowałem w gazecie „Rzeczpospolita". Panie przewodniczący, to rodzi się poważny problem.

Kolejny element i chyba ostatni. Ustawię się w pozycji przeciętnego Kowalskiego, czyli tego, na którego ma polecieć czy to Enter Air i Wizz Airem albo Ryanairem, a nie Lufthansą czy LOT-em. Raczej low-costem. On nie rozumie i ma prawo do tego, żeby nie rozumieć, bo się tym nie interesuje, dlaczego mają wzrosnąć ceny biletów.

Nawiązując do spotkania w Gdańsku, pojawiła się prezentacja mówiąca o tym, że Komisja Europejska coś rekomenduje albo czegoś nie rekomenduje. Pan minister Horała wyraźnie powiedział w Gdańsku: nie ma tych pieniędzy w budżecie i z budżetu pieniędzy nie damy. Od odpowiedzi na temat tego, czy można pośrednio, bezpośrednio w oparciu o jakąś konfigurację zastosować pomoc wprost, czy pośrednio z budżetu państwa… Na to pytanie nie odpowiedział. W związku z tym przeciętny Kowalski myśli tak: Dlaczego nie można? Więc ja oczekuję odpowiedzi na pytani. Jeżeli nie można, to dlaczego nie można? Proszę o wskazanie konkretnych przepisów. Przykładu z innych krajów mówią, że jak ktoś jednak można, więc może warto było rozmawiać, sprawdzać, dyskutować, bo może jednak coś można.

Na to pytanie państwo musicie odpowiedzieć przede wszystkim przeciętnemu Kowalskiemu, zwykłemu obywatelowi, który chce latać, a który prawdopodobnie nie poleci, bo nagle okazuje się, że coś bardzo podrożało. Wytłumaczcie Polakom, dlaczego UE nie pozwala na zastosowanie bezpośredniej pomocy państwa polskiego dla PAŻP? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Pani poseł Agnieszka Pomaska.

Poseł Agnieszka Pomaska (KO) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, gdybym nie znała filozofii pana rządu, to bym była zdziwiona, ale w jakimś sensie nie jestem. Chociaż muszę przyznać, że jest dosyć kuriozalne, kiedy minister, który powinien dbać i który powinien zabiegać o dobrą kondycję wszystkich polskich lotnisk, robi dokładnie odwrotnie i próbuje nam wszystkim tutaj na tej sali, ale też wszystkim, którzy przysłuchują się tej debacie publicznej na temat kondycji polskich lotnisk regionalnych w pandemii, wmówić, że podwyżka sprawi, że komuś będzie lepiej. Mam takie wrażenie, że pan minister próbuje nam wmówić, że podwyżka sprawi, że będzie taniej i w ogóle o co nam wszystkim chodzi.

Wszystkim przysługującym się tej debacie chcę uświadomić, że to jest kolejna ukryta podwyżka ze strony tego rządu, dotykająca wszystkich obywateli, którzy chcą podróżować drogą lotniczą. Może nie wszyscy mają świadomość, że to nie jest podwyżka podatku o 3– 5%. To jest podwyżka o 70%. Panie ministrze, czy to jest przyzwoite, żeby minister odpowiedzialny za kondycję polskich lotnisk regionalnych w taki sposób te lotniska traktował i jeszcze tego bronił? Przecież to jest po prostu wstyd. To jest to po prostu wstyd dla pana jako ministra, ale wstyd też dla pana jako posła z regionu pomorskiego, który w żaden sposób w tym przypadku nie dba o interes lotniska, który na terenie pana regionu się znajduje. Tylko tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Pan Dobromir Sośnierz, proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Niestety część tej dyskusji nosi znamiona wyparcia skutków własnych działań przez wszystkich tutaj państwa, zarówno z rządu, jak i opozycji. Wszyscy razem wspieraliście ten model reagowania na pandemię, oparty o szeroko pojęte zakazy i ograniczenia. To się musi tak kończyć. Otrzymujecie od życia lekcje na temat tego, jak się kończy koncentrowanie się przesadne na jednym tylko aspekcie, jednym zagrożeniu. To nie COVID uziemia samoloty, bo żaden samolot jeszcze nie zaraził się COVID-em. To politycy uzie-

miają samoloty. Nie tylko w Polsce oczywiście, bo to również dzieje się w całej Europie. Ale polski rząd nie naciska na to, żeby znieść te debilne paszporty szczepionkowe, żeby wrócić do normalności. Rząd polski jest raczej liderem tego, żeby domagać się dalszych postępów sanitaryzmu.

Oczywiście ruch lotniczy był przeregulowany już przed pandemią, bo to, ile trzeba było wykonać różnych rytuałów przed wejściem na pokład samolotu, było chore już od dawna. Dodatkowo zniechęcało i podnosiło koszty całej tej całej tej operacji. Do pociągu też można wnieść bombę, ale przychodzimy normalnie. Nikt nas nie prześwietla, nie sprawdza, nie wymieniono napojów z torby i jakoś żyjemy. Natomiast te ceregiele, które się odbywają przy ruchu lotniczym, to w oczywisty sposób podnoszą koszty, zniechęcają do podróżowania, a to, co się dzieje teraz, to już jest po prostu masakra. Ja sam nie zostałem wpuszczony do samolotu wskutek właśnie takich regulacji, akurat brytyjskich, bo to Brytyjczycy przerzucając na przewoźników odpowiedzialność za pasażera, spowodowali ich paniczną reakcję. To akurat Ryanair zareagował panicznie, też w sposób nieuzasadniony, bo okazało się, że te formalności można z punktu widzenia prawa brytyjskiego równie dobrze wypełnić po wylądowaniu na lotnisku. No, ale Ryanair wolał na wszelki wypadek dmuchać na zimne i zareagował panicznie.

Niestety paniczna reakcja podmiotów na rynku też powinna być brana pod uwagę przy wszelkich zmianach prawa. Przerabialiśmy to w przypadku RODO na przykład, jakie to generuje gigantyczne koszty w całym rynku. Jedna nieprzemyślana regulacja. Więc po pierwsze, regulacje covidowe, po drugie, regulacje lotnicze w całości, no i nasze członkostwo w UE, która też próbuje coś regulować, to jest kolejna rzecz. Za tym wszystkim państwo jesteście, a potem narzekacie na skutki tego, że tak się dzieje.

Cieszę się, że pan dyrektor z PAŻP pokazał na twardych danych, że pomoc publiczna nie działa, bo powiedział, że w Niemczech i jeszcze w kilku krajach, tam, gdzie dofinansowano, gdzie były dofinansowania, to i tak podwyżki były największe. W związku z tym cieszę się z tego przykładu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan prezes ULC, wydaje mi się, że to mówił.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

O, to przepraszam. W każdym razie padł tutaj ten przykład.

Państwo domagacie się dofinansowania PAŻP z innych źródeł. Zwracam uwagę, że na tej pandemii wszyscy ucierpieli. Ktoś inny będzie musiał… pieniądze w budżecie biorą się stąd, że się je komuś zabiera. Więc to ktoś inny będzie musiał się dorzucić. Tu nie ma żadnych dobrych rozwiązań. Jeśli zrobiliśmy błąd polegający na zadłużeniu gospodarki, w tym ruchu lotniczego, to już nie ma dobrych rozwiązań. Są same złe rozwiązania. Albo wrzucimy to w koszty biletów, to ludzie zapłacą w biletach, albo wrzucimy to w koszty innych podatków, to ludzie zapłacą w czymś innym.

Odnosząc się do niektórych wypowiedzi pana Horały. Oczywiście w każdej wypowiedzi muszą być takie trzy elementy: musi być szpila pod adresem Modlina, szpila pod adresem Ryanaira i pochwała scentralizowanego ruchu. Ryanair już był dzisiaj, pochwała scentralizowanego ruchu była, jeszcze prosiłbym o szpile do Modlina, żebyśmy mieli komplet. Pan minister po raz kolejny zachwala tutaj scentralizowany model, poprzez węzły. Nie huby, bo to nie jest nie lew Albionu wisi na naszej ścianie, tylko orzełek, mówimy po polsku, więc scentralizowany ruch poprzez węzły jest oczywiście korzystny dla tego węzła. No jak wprowadzimy w każdej innej dziedzinie obowiązkowego pośrednika, to będzie dla obowiązkowego pośrednika tutaj śmietanka – jak to pan mówi – crème de la crème. Wszyscy będą chcieli być tym obowiązkowym pośrednikiem w czymkolwiek. Dla przeciętnego konsumenta to nie jest wcale dobre. Niestety wiele działań rządu nosi znamiona czyszczenia rynku dla LOT-u i dla CPK. I tutaj po raz kolejny to widzimy.

Ale jaki sens ma… Państwo w tej prezentacji pokazywaliście, że prostowanie tych ścieżek lotniczych do 1,65% bodajże, na pewno z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku była doprowadzona dokładność tego odchylenia od linii prostej… Jaki sens ma ta regulacja, jeśli trasa przelotów pod kątem prostym będzie się załamywała na CPK czy jakimś innym węźle przesiadkowym. Przecież to w ogóle jest bez sensu zajmowanie się prosto-

waniem tych linii, kiedy jednocześnie wspieramy model przesiadkowy, czyli po liniach krzywych, łamanych, często znaczy więcej niż pod kątem prostym, więc to jest bez sensu.

Pan poseł Nitras powiedział bardzo dużo słusznych rzeczy. Już się cieszyłem, że będę mógł go pierwszy raz pochwalić, ale na końcu się jednak okazało, że te poglądy ma bardzo nieprzemyślane, bo wprawdzie pochwalał zalety konkurencji w dziedzinie telekomunikacji, ale już w innym przykładzie powiedział, że konkurencja między szkołami, które miałyby rywalizować o to, żeby mieć więcej pieniędzy z powodu tego, że mają więcej uczniów, to już byłaby dla niego niewłaściwa. Już dofinansowanie deficytowych przystanków na wsiach, gdzie żaden przewoźnik nie chce się zatrzymywać, to już co innego, prawda? Więc pan sobie sam zaprzecza. A subwencja na partie, to akurat zwracam panu uwagę, jest zależna od tego, ile osób na nią głosowało…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie pośle, ad rem.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Pan poseł Frysztak mówił o tym, że Radom zasługuje na lotnisko. To też nie może być taka…

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu podkomisji:

Pan nie jest od recenzowania innych wystąpień. Niech pan się skupi na tym, co jest przedmiotem dyskusji.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Dyskusja polega na odnoszeniu się nawzajem do swoich poglądów, więc odnoszę się właśnie do tego, że lotniska nie mogą powstawać za zasługi, tylko tam, gdzie się opłacają. Nie mówię, że tam się nie opłaca, ale to na pewno nie może być argument, że ktoś tam zasługuje.

Jeśli chodzi o tymczasowe podwyżki, to też pan poseł wcześniej o tym o tym wspominał. Należy też uderzyć się we własne piersi, bo tymczasowa podwyżka VAT, to już 10. rocznicę będziemy obchodzili, przez całe rządy platformy była była utrzymana. To będzie tyle moich uwag. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Poproszę, pan poseł Maciej Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, ja bym chciał to trochę to podsumować. Jak usłyszeliśmy tutaj, zwłaszcza z opinii zaproszonych gości, branża lotnicza jest jedną z najbardziej podatnych na kryzys spowodowany COVID-em. Wszystkie lotniska, wszyscy operatorzy ponieśli stratę w zeszłym roku i nic nie wskazuje na to, żeby ten rok był lepszy, prawda? Z tym się wszyscy chyba zgadzamy.

Krajowy przewoźnik dostał pomoc w wysokości od 3 mld zł, w dwóch formach, a większa część lotnisk też uzyskała pomoc państwa w wysokości niecałych 150 mln zł. Inne linie lotnicze zarejestrowane w Polsce takiej pomocy nie dostały lub dostały zdecydowanie mniejsze – na poziomie pomocy w ramach tarcz i muszą pokryć swoje straty, tak planując biznes, żeby mieć jakiś zysk.

PAŻP nie otrzymała żadnej pomocy państwowej. Nie wiem, czy nie wystąpiła o nią, czy takie było założeniem. Wygląda na to, żeby przetrwać ten kryzys, naturalnym jest, że próbuje to przerzucić tak naprawdę na operatorów i na lotniska, a de facto na pasażerów. Będzie to pokrywane z opłat trasowych i opłat terminalowych. Z tego, co mi wiadomo, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, tak samo zresztą jak i inne służby zapewniające ruch lotniczy w Europie, w zasadzie ma przejść praktycznie suchą stopą przez kryzys. Niewielkie obniżki mają być, ale koszty na poziomie chyba 94–96% w zależności od roku w stosunku do 2019 r., który był rokiem rekordowym, jeżeli chodzi o przychody w branży w branży lotniczej… Przedstawiciele branży twierdzą, że te podwyżki, które

rzekomo mają wynieść od 3 do 5 zł, jednak wpłyną znacznie w większy sposób na ich straty w tej sytuacji, którą mamy dzisiaj.

Mam w związku z tym kilka pytań, zarówno do pana ministra, jak i do prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bo problem jest ważki. Pierwsze pytanie jest o to, jaki byłby koszt ewentualnego wsparcia części terminalowej działania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w celu zapewnienia sprawności zarządzania ruchem oraz ułatwienia powrotu tego ruchu do poziomu sprzed pandemii. Tak w kontekście prognozy zmian w tym ruchu lotniczym przeciągu roku, dwóch, trzech. To się w zasadzie wpisuje w to, co powiedziała jedna z osób wcześniej występujących, czy nie można byłoby tych kosztów, czyli podniesienia opłaty terminalowej przesunąć jednak na późniejsze lata, w sytuacji, kiedy ten ruch lotniczy wróci i bardziej się za ustabilizuje na poziomie bliższym temu, co było 2019 r. Jeżeli to jest w ogóle możliwe, bo różni specjaliści twierdzą, że powrót do rekordowego roku 2019 może być bardzo trudny, a niektórzy twierdzą, że niemożliwy. Pytanie: Ile to tak naprawdę, ile tak naprawdę byłoby potrzeba pieniędzy na to, żeby można było jednak wesprzeć branżę lotniczą, żeby te koszty w tym trudnym dla nich okresie nie rosły.

Jest jeszcze kilka takich pytań dodatkowych. Jeżeli należy tak podnosić koszty, żeby zagwarantować uniknięcie subsydiowania skośnego między służbami trasowymi i terminalowymi, to chciałbym znać, jakie są kryteria zastosowane do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi, oczywiście w kontekście wymagań czy zapisów, które są w rozporządzeniu wykonawczym 317/2019 r.

Kolejne pytanie dotyczy kosztów, jakie ponosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Czy pracownicy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wygenerowali dużo nadgodzin w ostatnich latach? Mówimy o roku 2020 i tym, co dzieje się w 2021 r., z podziałem na kontrolerów, techników i administrację. Nie ma co ukrywać, że jeżeli rzeczywiście występują nadgodziny, to albo mamy problem z niedoborem kontrolerów, albo mamy problem z niewłaściwym planowaniem, ale jest to element podnoszenia czy generowania dodatkowych kosztów.

Jak wyglądają odejścia z pracy w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Odejścia również na emeryturę w ostatni w ostatnich miesiącach, ostatnich latach, w szczególności 2020–2021, odejścia też z innych przyczyn, ja tu nie będę ich wskazywał, ale choćby takich jak nieprzedłużonej umowy terminowej na czas określony.

Tak jak wspomniałem, w każdym wymiarze działalności w lotnictwie komercyjnym doszło do poważnych cięć kadrowych. Wszyscy wiemy, jak wygląda to choćby u operatorów, że piloci i personel pokładowy mają mocno ograniczone pensje. Jak wygląda w tej chwili stan zatrudnienia w grupie kontrolerów w porównaniu z latami 2018, 2019, 2022, 2021 i w najbliższych latach? Wspomniał pan, już nie pamiętam, czy to prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, czy pan minister, o tym, że oczywiście wyszkolenie kontrolera żeglugi ruchu lotniczego jest rzeczą kosztowną i od niego zależy nasze bezpieczeństwo, tak samo jak od pilotów liniowych. Czy w tej chwili są w ogóle prowadzone jakieś szkolenia dodatkowe następnych kontrolerów, czy wstrzymano szkolenia kontrolerów?

No i w zasadzie ostatnie pytanie branżowe, które do mnie przyszło. Dlaczego 70% kosztów osłony meteorologicznej alokowanej jest opłacie terminalowej? To są w zasadzie wszystkie pytania, które miałbym teraz do zadania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję przedstawicielom branży. Bardzo dziękuję wszystkim parlamentarzystom. Wydaje mi się, że głos zabierali parlamentarzyści chyba wszystkich klubów z wyjątkiem PiS, ale też kół poselskich. Wydaje mi się, że chyba po raz pierwszy taka poważna dyskusja z udziałem wszystkich.

Panie ministrze, gdyby to ująć krótko, to by można było powiedzieć, że rząd proponuje podwyżki cen biletów lotniczych – tak de facto do tego się to odnosi. Strona zarówno rynku lotniczego, która jest chyba w najtrudniejszej sytuacji od nastu lat z uwagi na pandemię, z uwagi na taki mały ruch lotniczy, jest w najgorszej sytuacji, jak i parlamentarzyści, którzy patrzą, widzą i inflację, i podwyżki, i kolejne podatki, mówią, że nie chcą tych wyższych cen za bilety.

Otóż nie usłyszałem żadnej informacji w wystąpieniu pana prezesa na temat tego, jakie skutki faktycznie będzie miało wprowadzenie tych podwyżek. Ktoś powinien to jednak policzyć, przecież jakieś skutki to będzie miało. Powinniśmy usłyszeć na przykład, ile pasażerów może być mniej z tego powodu, ile to będzie łącznie kosztowało. Oczywiście jak jest źle, to wszyscy wiemy, natomiast można by było temu zaradzić.

Propozycja ministra Grabarczyka wydaje się przemyślana, słuszna i dość odpowiedzialna w tej sytuacji, aby pomóc regionalnym portom, ale też, żeby znaleźć środki finansowe w budżecie. Jeśli jest tak, że odpowiedniki PAŻP w innych krajach, na przykład w Niemczech, ale nawet w Estonii, Grecji, dostały dofinansowanie rządu, a nasz PAŻP nie dostał – to jest oczywiście druga rzecz, dlaczego nie wystąpił i dlaczego mówił, że wszystko jest OK i nie potrzebuje, a teraz nagle okazuje się, że się nie spina – jeśli tak jest, to chcielibyśmy usłyszeć na tej Komisji konkretną informację, jaka to jest kwota. Myślę, że większość parlamentarna poparłaby taką poprawkę do budżetu, nad którym teraz pracujemy, aby zwiększyć budżet PAŻP o tę kwotę, ale chcielibyśmy znać szczegóły. Nie może być tak, że nam się nie spina, to niech regionalne lotniska zapłacą, inaczej mówiąc, niech pasażerowie więcej zapłacą. Te wszystkie argumenty, o których mówiła branża, absolutnie są przekonywające i są na tyle silne, że propozycje państwa, by w tej chwili, w tym momencie podwyższać od 1 stycznia przy tak małym ruchu lotniczym, jest skrajnie, panie ministrze, nieodpowiedzialne, tak mówiąc delikatnie.

Ale żeby nie było, że tylko narzekamy, to mamy propozycję. Jesteśmy gotowi poprzeć tę propozycję, aby taką poprawkę zgłosić i te środki znaleźć. Tym bardziej, że wszystkie agencje, spółki mogły korzystać z pomocy publicznej, mogły otrzymywać dofinansowanie To nie dotyczy tylko LOT-u, chociaż LOT dostał najwięcej – 3 mld, ale Poczta Polska też dostała. Przecież agencja jest rządowa, więc co za problem, żeby wystąpiła i również otrzymała taką pomoc, a nie ściągać od tych, którzy dzisiaj nie mają i którzy będą musieli przerzucić te podwyżki na pasażerów, których jest mało.

Żeby nie być gołosłownym, to ten argument przedstawiciela Enter Air 10–15 mln… Kto ma to zapłacić? No przecież wiadomo, że to zapłaci pasażer. Ile miał Enter Air? 3 mln. LOT miał 11 mln pasażerów w 2019. Panie ministrze, 60 mln. 60 mln, które pasażerowie będą musieli więcej zapłacić. O jakiej kwocie my w ogóle mówimy, jeśli chodzi o PAŻP? Pan prezes Janiszewski jeszcze nie zabierał głosu. Mam nadzieję, że przedstawi informację, dlaczego PAŻP nie występował, czy wystąpi, czy były takie rozmowy i o jakiej kwocie my mówimy. To podsumowanie, to by było na razie tyle.

Bardzo proszę, pan minister w pierwszej kolejności. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Pozwoliłem sobie notować te pytania. Oczywiście część z nich pozostawię panom prezesom. Też pewnie coś mogło mi umknąć, bo sekwencja pytań była bardzo długa, ale po kolei.

Zaczynam od pana prezesa Klosowskiego, ale też to był pojawiający się w wielu wypowiedziach wątek niezwykle barwnego zarysowania tego, jakie kłopoty są na rynku lotniczym. Szczerze mówiąc, myślę, że to czas stracony przez tę Komisję. Nikt tu nikogo nie musi przekonywać do tego, że czas jest trudny. Im bardziej sobie powiemy, że ten czas jest trudny, to nie zmieni to kosztów PAŻP, nie zmieni to procedur uchwalania planu skuteczności działania, nie zmieni to kosztów generowanych przez działalność na polskich lotniskach…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Przepraszam, panie ministrze, to może w takim razie w ogóle przejdźmy do rzeczy i od razu porozmawiamy o kosztach PAŻP, będzie może łatwiej…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

…i struktury tychże kosztów. Dojdziemy do tego. Pan prezes wskazał, że nie powinniśmy się porównywać z Niemcami. Przypomnę, że tam dokonano tak pożądanej przez państwa dotacji, mówiąc ściśle, podwyższenia kapitału zakładowego, bo PAŻP niemiecki jest spółką. To też jest pewna różnica, bo ten kapitał w tej spółce jest i można domniemać, że za jakiś czas właściciel jednak będzie mógł, przynajmniej teoretycznie, w jakiś sposób go odzyskiwać. Stawki z Europy Środkowo-Wschodniej – w Rumunii nowa stawka

opłaty terminalowej 361 euro, na Węgrzech – 430 euro, w Polsce dwa w strefie lotnisk regionalnych – 304 euro. Czyli na przykład w stosunku do tych dwóch państw mniej. Ale co więcej, w strefie 1 – 123 euro, co będzie trzecią najniższą stawką opłaty terminalowej w Europie, po strefie Hiszpania kontynentalna i strefie Estonia. To też będzie element naszej przewagi konkurencyjnej i tego, że będziemy mogli z różnymi innymi krajami europejskimi konkurować.

Wszystkie głosy, które się pojawiają, że to nieprawda, że Unia Europejska… że to my przedkładamy. No przedkładamy, ale w myśl procedury, która jest definiowana na poziomie europejskim, która jest taka sama we wszystkich krajach. Efekt tej procedury przygotowany przez stronę polską, mówiąc konkretnie nie przez rząd, tylko przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, trafia do Performance Review Body przy Komisji Europejskiej. Ona ocenia, czy wszystkie standardy tej procedury zostały dotrzymane. Jednym z podstawowych standardów założeń w tej procedurze jest bilansowanie i ponoszenie rzeczywistego kosztu i rozłożenie go na opłaty. Naprawdę, gdyby tu było ukryte jakieś dyskryminowanie kogoś, nie wiem, że tak naprawdę koszty kontroli przestrzeni powietrznej dla lotnisk regionalnych są niższe, a my tu coś im dorzucamy, jakoś im przeszkadzamy, tak jak powiedział pan Suchoń jest jakiś plan niszczenia lotnisk regionalnych, pomijając, że to jest absurd i że go nie ma, ale nawet gdyby był, to w tym spisku, jak rozumiem, uczestniczy też Komisja Europejska, która nie dostrzeże tego niecnego działania i nie podważy planu skuteczności działania. Tak po prostu jest. Więc jeżeli ktoś… bierzemy rzeczywisty koszt, rzeczywistą efektywność działania i operacji lotniczych na danym typie lotnisk, to proszę nie nazywać tego planem niszczenia. On po prostu taki jest, to jest rzeczywistość.

Państwo tutaj w znacznej mierze wielokrotnie oskarżaliście mnie, że chcę tu jakoś szkodzić lotniskom regionalnym, ale państwa definicja szkodzenia jest taka, żeby w każdej grupie lotnisk ponosić takie koszty, jakie generują swoją działalnością, żeby przewoźnicy ponosili takie koszty, jakie generują swoją działalnością, a nieniszczenie to mniej lub bardziej jawne dokładanie i dotowanie do tego rodzaju operacji. Powiem odwrotnie, to właśnie ten wspierany model rozproszony przed rokiem 2015 był przede wszystkim model niszczenia narodowego przewoźnika, niszczenia LOT-u, a wspieranie zagranicznych linii. Z tym modelem faktycznie skończyliśmy, ale nie w ten sposób, że w sposób ukryty kogo wspieramy, tylko że każdy w sposób uczciwy ponosi ten koszt, jaki generuje w swojej działalności.

Uderzająca dysproporcja i model rozproszony, który ma sprzyjać mieszkańcom. Zapłaczę niniejszym rzewnymi łzami nad mieszkańcami państw takich jak Niemcy, Francja, Hiszpania, gdzie istnieje przynajmniej jedno, a w Niemczech dwa duże lotniska hubowe, które obsługują znaczącą liczbę pasażerów porównywalną albo większą do liczby mieszkańców tego kraju, podczas gdy w Polsce takiego nie ma. Oczywiście, jeżeli mówimy o upośledzeniu polskiego modelu transportu i tego, że ten model rozproszony jest suboptymalny, to nie dlatego, że za dobrze rozwijały się lotniska regionalne, tylko dlatego, że nie mamy hubu. Swego czasu pan minister Grabarczyk – chwała mu za to – podjął słuszną decyzję o budowie centralnego portu lotniczego, tylko ta decyzja nie została doprowadzona do końca i została zablokowana. No i to jest ten podstawowy problem.

Jeżeli mówimy o tym, kiedy można by zrobić jedną strefę, to ja powiem – wtedy, kiedy powstanie CPK, kiedy będziemy mieli przynajmniej jedno w Polsce lotnisko takie naprawdę z prawdziwego zdarzenia, prowadzące operacje, które są na wysokiej efektywności kosztowej i będzie miało znaczący udział w rynku. Może wtedy okaże się, że jego przewaga w całości rynku jest tak duża, że jak to ujednolicimy na całym poziomie, to nie będzie jakiejś rażącej dysproporcji. Będzie na tyle duże, że swoją skalą będzie w stanie uciągnąć te pozostałe lotniska, które mniej efektywnie kosztowo prowadzą operację. Natomiast do tego momentu niestety swoje koszty trzeba ponosić.

Pan przedstawiciel touroperatorów – przepraszam, nieczytelnie sobie nazwisko odnotowałem – był łaskaw powtarzać takich tez… Po pierwsze, pan mówi, że 50… rodzina razy cztery osoby razy dwie strony – no nie razy dwie strony, tylko razy jedna strona i że pakiet to jest 5000 i z tego wychodzi 50 zł… tylko 50 zł na cztery osoby,

a 5000 to chyba nie jest pakiet na cztery osoby, bo to trochę drogo, bym powiedział. Albo liczymy dla rodziny, albo liczymy dla jednej osoby. Liczymy w tę stronę, gdzie faktycznie ta opłata jest ponoszona. Natomiast pomysł, że ruch przeniesie się do Niemiec, czyli w ucieczce przed podwyżką 70% w Polsce przeniesie się do Niemiec, gdzie jest podwyżka 150%, to ja takiej logiki po prostu nie kupuję. To już jest absurd. Jeżeli ruch ma uciekać z powodu podwyżek, to po zastosowaniu tych projektów ucieknie z Niemiec do Polski, bo w Niemczech jest 150% podwyżki, a w Polsce 70%, więc możemy szykować się na masowy napływ przestraszonych podwyżkami pasażerów z Niemiec. Może to dobrze, będziemy mogli obsłużyć, będzie dodatkowy biznes. Uważam, że skala tych podwyżek w stosunku do całkowitego kosztu biletu i operacji jest na tyle znikome, że ten efekt nie wystąpi. Ale jeżeli państwo macie rację, jeżeli ja się mylę, to znakomicie, to będą do nas uciekać masowo pasażerowie z niemieckich portów lotniczych przed znacznie wyższymi podwyżkami, niż są planowane w Polsce.

Pani prezes Midera mówi, że inaczej niż jedna strefa opłat to jest nie fair. Pani prezes, w lipcu 2021 r. na lotnisku w Łodzi były 82 płatne operacje. Przychód z tej operacji wynosił 83 tys. zł, a koszt utrzymania wieży kontroli lotów ponad 400 tys. zł. Gdybyśmy mieli grać w stu procentach fair i każdy miałby ponosić swoje koszty, to koszt opłaty terminowej na lotnisku w Łodzi musiałby wynosić gdzieś między 6000 a 8000 zł. Wtedy dopiero byłoby w stu procentach fair, że na każdym lotnisku ponoszone są takie koszty, jakie to lotnisko generuje. Aż tak radykalni nie jesteśmy, bo wprowadzamy tylko podział na dwie strefy.

Pan prezes Wrocławia mógłby się słusznie zastanawiać, czemu Wrocław ma offsetować te koszty na przykład z Łodzi. Tylko że z kolei, jeżeli chodzi o inwestycje, to największa pozycja inwestycyjna PAŻP w drugiej strefie to jest właśnie wieża lotnicza we Wrocławiu. Tam prawie 1/5 wszystkich środków inwestycyjnych w PAŻP w tej strefie będzie akurat skierowana do Wrocławia. Faktycznie jest to element pewnej solidarności… Można by pójść skrajnie i rozliczać oddzielnie każde lotnisko. To by spowodowało, że wtedy faktycznie kilka najmniejszych lotnisk regionalnych w Polsce by poszło pod lód bez wątpienia, bo tamte ceny były absurdalnie wysokie, bo taka jest skala efektywności ekonomicznej prowadzonych tam operacji. Tego nie proponujemy. Jak rozumiem, państwo chyba jednak też…

Pan poseł Nitras… Cóż, bardzo wiele wątków, coś było o sprzedawaniu kotletów, które ja rzekomo chcę sprzedawać na lotniskach. Szczerze mówiąc, chyba tylko panu posłowi znany jest sens tych słów. Natomiast twierdzenie, że jedno lotnisko, jeden przewoźnik i inni mają na to płacić… No właśnie odwrotnie, to pan proponuje, żeby to jedno lotnisko i ten jeden przewoźnik dopłacali do innych lotnisk i do innych przewoźników. I to jeszcze dopłacali sposób ukryty – przez zaburzenie mechanizmu rynkowego kosztu. Bo to nie jest tak, że PAŻP się nie spina, że PAŻP brakuje i przerzucane jest na kogoś. Nie. Prowadząc każdą działalność gospodarczą, generuje się pewne koszty. Tak się składa, że w środku działalności lotniczej nieodłącznym jej elementem jest kontrola przestrzeni powietrznej i że linia lotnicza sama w swoim zakresie nie będzie tego robić, nie może robić, taka jest istota kontroli przestrzeni powietrznej. Więc prowadząc swój biznes w tej branży, generuje się pewien koszt. Akurat po stronie instytucji państwowej inaczej się tego nie da, tak jest w każdym kraju, że musi być taka jedna instytucja, która przestrzeń powietrzną kontroluje.

Trudno mówić o przerzucaniu. To jest po prostu koszt tej działalności. Taki jest rzeczywisty koszt tej działalności. Co więcej, to, że on ma być pokryty, to jest procedura definiowana na poziomie europejskim. Państwo zawsze mówicie: jak w kilku państwach europejskich. Dokładnie w czterech państwach europejskich, w tym trzech unijnych na 27. Aż sobie zadałem trud, to jest 11,1% państw, które idą tą ścieżką, więc to my idziemy tą ścieżką, która jest zdecydowanie w Unii Europejskiej dominująca, która jest rekomendowana również kontrolowana przez Eurocontrol. To nie jest tak, że PAŻP nie uzyskał wsparcia od państwa, bo uzyskał różne mechanizmy wsparcia, między innymi gwarantowany przez Skarb Państwa kredyt z Banku Gospodarstwa Krajowego na warunkach lepszych niż ten refinansowany z Eurocontrolu, który Eurocontrol oferuje wszystkim europejskim instytucjom kontroli przestrzeni powietrznej.

Słusznie pan poseł Sośnierz zauważył, że jeżeli już trzeba do tego kosztu dołożyć, to generalnie w szerokim planie bardziej uczciwe jest, żeby dokładał ten, co korzysta z tej usługi, niż wszyscy, w tym również ci, którzy z danej usługi nie korzystają, żeby ta przysłowiowa kasjerka z marketu czy emerytka, która na przykład w danym roku nie chce lecieć, nie ma takich planów i nie korzysta z tego, z Modlina akurat na wakacje nie poleci, żeby dokładała temu, kto poleci. Zwłaszcza że nie mówimy to jakichś gigantycznych kosztach per bilet.

Pan poseł Nitras proponował też… podważył na poziomie europejskim zasadę wolnej konkurencji i przede wszystkim niedozwolonej pomocy publicznej w odniesieniu do portów lotniczych…

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu podkomisji:

Regionalnych.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tylko regionalnych. Znakomicie. Cóż, panie pośle, to pan był Parlamencie Europejskim, to pana lider był królem Europy, trzeba było wykorzystać tę szansę.

Głos z sali:

Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Teraz to „panie ministrze", a o kotletach to można było…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę przejść do meritum.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przechodzimy dalej. Odpowiadam na kwestie podnoszone przez posłów.

Panie pośle, nie jest w mojej mocy podważać zasady uczciwej konkurencji na poziomie Unii Europejskiej. Co więcej, uważam, że dobrze skalkulowana inwestycja nie musi się obawiać zasad niedozwolonej pomocy publicznej. To trzeba po prostu biznesowo przygotować, zwłaszcza bez ukrytego dotowania niektórych przewoźników. Takie inwestycje można przeprowadzać. Pan tu słusznie zwraca uwagę i chwali lotnisko w Zielonej Górze i Szczecinie. Lotnisko w Zielonej Górze jest w stu procentach utrzymywane przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze", a Szczecin generalnie przetrwa dzięki umowie inwestycyjnej z PPPL, który będzie tam inwestował. Cieszę się, że chociaż te działania państwa pan popiera, jednocześnie mówiąc o prawie do rozwoju różnych miast dzięki lotniskom, wskazywał pan Kielce i Białystok. Uprzejmie informuję, że obecnie nie ma tam lotnisk regionalnych.

Pan poseł Frysztak pytał się…z jednej wypowiedzi, w której… ale tu rozgrzeszam pana, bo jeden z portali chcąc uzyskać wysoką klikalność, przedstawił to w takim sosie, że ktoś niezorientowany w sytuacji mógłby myśleć, że chodzi tu o jakąś generalną zmianę koncepcji CPK. CPK od zawsze miał mieć komponent pasażerski i cargo. Po prostu teraz na tym etapie już masterplanu precyzujemy, aktualizujemy prognozy i uszczegóławiamy. Z tych prognoz wychodzi, że jednym z efektów pandemii jest to, że nieco mniejszy w pierwszym etapie będzie terminal pasażerski, a zdecydowanie większy będzie terminal cargo, bo takie są tendencje rynku lotniczego. Natomiast to nie jest żadna zmiana koncepcji, tylko normalna w każdym tego rodzaju projekcie iteracyjne precyzowanie założeń na każdym kolejnym etapie procesu inwestycyjnego. Rolą lotniska w Radomiu będzie bycie lotniskiem uzupełniającym dla CPK. Tu się nic pod tym względem nie zmieniło.

Pan poseł Grabarczyk – tu już mówiłem – o dotacjach, o przerzucaniu kosztów. Wspomniałem, że nie ma mowy o przerzucaniu kosztów, tylko o nieprzerzucaniu kosztów, o tym, że w każdej grupie te rzeczywiste koszty muszą zostać poniesione.

Pan poseł Suchoń już wymyślił rządowy program likwidacji lotnisk regionalnych, więc trudno mi polemizować z czymś, czego nie ma. To autorskie dzieło pana posła, więc trudno mi się do niego odnosić. Polityka nastawiona na rozwój jednego miejsca – jest dokładnie przeciwnie. Ja już mówiłem o Francji, Niemczech czy Hiszpanii, gdzie to jedno największe lotnisko obsługuje w proporcji do liczby mieszkańców czy do wielkości rynku

znacznie więcej pasażerów niż w Polsce. Ale powiem więcej – są jeszcze takie państwa jak Holandia, Austria, Finlandia, gdzie lotnisko obsługuje kilkukrotnie więcej pasażerów rocznie niż w ogóle mieszka w tym państwie. Z tego mieszkańcy tego państwa czerpią pożytki, biznes, dochody, rozwój. Też, może nie kilkukrotnie, ale żeby chociaż tyle, ile w Polsce mieszka osób… Port lotniczy, taki z prawdziwego zdarzenia będziemy mieli i z niego oczywiście będą wpływy, pożytki dla całej gospodarki kraju. Przypominam tu raport A.T. Kearney wyliczył, że zarówno efekt bezpośredniej inwestycji, jak i polepszenia systemu transportowego kraju w wyniku programu inwestycyjnego CPK do roku 2024 to jest ponad 900 mld zł dodatkowej produkcji w polskim PKB. To są korzyści, które jako cały kraj obecnie tracimy przez to, że mamy dysfunkcyjny modelu ruchu, że brakuje nam właśnie tego rodzaju inwestycji. Ale musimy po nie sięgnąć i sięgniemy.

Dużo pan mówił o kosztach, Być może pana nie było na początku, kiedy była przedstawiana prezentacja. Informuje, że PAŻP właściwie zrobił, co mógł, żeby swoje koszty ograniczyć w tej perspektywie kilku rozpatrywanych lat, to jest zmniejszenia o 1 mld zł kosztów PAŻP. Jest pewien punkt krytyczny, poniżej którego… Na przykład była przez cała podkomisja o *single person operations*. Jednym z jego efektów, w miarę jak spada ruch lotniczy i częściej stosowane jest SPO, jest oczywiście obniżenie kosztów PAŻP. To dokładnie państwo na tej Komisji krytykowaliście, a teraz mówicie, że powinien jeszcze bardziej obniżyć… To jest ten problem, który jest w ogóle u podstaw tej całej historii. Koszty kontroli przestrzeni powietrznej nie są skalowalne. Tak to nie jest tak, że jak jest ruch o połowę mniejszy, to można o połowę mniej wydać na kontrolę przestrzeni powietrznej. Na pewnym poziomie ona po prostu musi być. Jeżeli jest jakikolwiek ruch, nawet bardzo mały, to określone koszty po prostu trzeba ponosić i od tego nie ma ucieczki, co przy zmniejszeniu ruchu i przy tym mechanizmie, który każe jedno przez drugie dzielić, siłą rzeczy powoduje, że ten koszt jednostkowy na operacje rośnie, zwłaszcza w tej grupie, gdzie ta efektywność kosztowa jest stosunkowo niższa.

Pan poseł Adamowicz obficie relacjonował moje wystąpienie na Sejmiku Województwa Pomorskiego. Pan poseł też dużo od siebie dodawał, więc też ciężko mi polemizować z tym, czego nie mówiłem, na przykład o jakichś lotniskach do likwidacji. Nikt żadnych lotnisk nie chce likwidować, nawet jeżeli jakieś jest nieefektywne, bo jest ewidentnie nieefektywne, bo na przykład w szczycie ruchu lotniczego notowało straty, to to lotnisko ma swoich właścicieli. Jeżeli ci właściciele widzą w tym swój… zazwyczaj są to samorządy… Ja to rozumiem, że na przykład samorząd uznaje, że wprawdzie samo lotnisko czysto biznesowo sensu nie ma, ale sam fakt, że ono istnieje, wpływa na rozwój regionu, na branże pokrewne i chce do tego lotniska dokładać. Jeżeli to tylko będzie zgodne z przepisami, to absolutnie w niczym nie będziemy tu przeszkadzać. Nie jest to moją intencją, a nawet się cieszę. Mógłby samorząd te środki przeznaczyć na przykład na to, żeby ludzie mieli ten PKS codziennie do pracy. To by już podlegało ministrowi Bittelowi, bo się zajmuje drogami. Jakby dofinansował z tego dojazdy koleją, to by podlegało ministrowi Weberowi. A jak dofinansuje lotnisko, to ja i mój departament będzie miał więcej zajęcia, będzie większy, ważniejszy. Więc jeżeli chce, to bardzo proszę. Natomiast nie można oczekiwać, że ja podejmuję decyzję o budowie, rozbudowie, utrzymaniu lotniska, które się nie spina. Tu nie mówimy o efekcie pandemii, tylko jeszcze przed pandemią, a potem przychodzę do kogoś innego i mówię: ale ty je utrzymaj, to twoja odpowiedzialność, czemu je niszczysz, bo mi nie chcesz do niego notorycznie dokładać, często jeszcze ze złamaniem zasad właśnie dozwolonej pomocy publicznej. To jest jakieś odwrócenie logiki. W takiej odwróconej logice poruszać się nie będziemy.

Padło pytanie, czy można zastosować dotacje z budżetu państwa. Można, to jest jasne. Można zaprojektować opłaty tak, że wywołają one deficyt w PAŻP i tę różnicę będzie musiał pokryć budżet państwa. Tak jak mówię, tego rodzaju działania dotacyjne lub podobne wystąpiły w czterech państwach europejskich, z czego trzech unijnych, przy czym dwa w tych czterech państw to są dwa państwa, które oprócz tego jeszcze wprowadzają rekordowe podwyżki opłat terminalowych, znacznie wyższe niż te planowane w Polsce. Już pomijając tę kwestię, kto czego koszty ponosi i dlaczego polski podatnik miałby… z pełnym szacunkiem do każdej z tych firm – Ryanair, Wizz Air, wielkie szacowne firmy, Lufthansa i wiele innych – to takie są koszty ich biznesu. To jest jedno

pytanie. Natomiast czemu akurat polski podatnik miałby tym, a nie innym jakoś szczególnie te bieżące koszty podnosić? To już nawet bardziej jakaś forma dotacji czy pomocy covidowej, bo uznajemy, że to jest sytuacja nadzwyczajna, która powoduje straty i stąd była tarcza dla lotnisk i inne mechanizmy. Natomiast trwałe zaburzenie mechanizmu kosztowego i tego, żeby sygnał rynkowy dotyczący rzeczywistego kosztu prowadzenia operacji był błędny i w związku z tym cały system kalkulacji, ustawienia cen był błędny, bo my sztucznie zaniżymy jeden z czynników, które muszą wpływać, to myślę, że to, obiektywnie rzecz biorąc, nie jest najlepsza droga.

Pan poseł Sośnierz mówił, że jeżeli pojawi się obowiązkowy pośrednik, czyli hub, to będzie gorzej, ale przecież, mój Boże, nikt nikogo nie zmusza do korzystania z hubu. Dowcip polega na tym, że ten segment rynku lotniczego przez to, że w Polsce hubu nie było, nie znika, tylko po prostu jest obsługiwany przez huby poza Polską. I właśnie ta śmietanka rynku lotniczego jest spijana w Monachium, we Frankfurcie, również z polskiego rynku. A polski rynek jest ustawiony jako obszar penetracji i ciążenia tych zagranicznych ośrodków hubowych. Wynika to – nie jest żadnego obowiązku – tylko z prostej konstatacji rynkowej, że na trasach *long-haulowych*, międzykontynentalnych nie ma i jeszcze długo nie będzie wystarczającej liczby pasażerów, żeby na przykład chociaż dwa razy w tygodniu, nie wiem, z Rzeszowa czy z Katowic odleciał samolot do Los Angeles czy Tokio, czy Sydney, czy innej takiej destynacji, tych pasażerów jest za mało. Oni się muszą najpierw zebrać w jednym miejscu, żeby ten samolot wypełnić. Jak się nie będą zbierać między Warszawą a Łodzią, to się będą zbierać w Wiedniu, w Monachium, we Frankfurcie i w innych tego rodzaju miejscach. Tak po prostu jeszcze będzie długo, dopóki polski rynek lotniczy nie urośnie do 200–300 mln pasażerów rocznie, ale to naprawdę bardzo, bardzo daleka przyszłość, o ile w ogóle…

Głos z sali:

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Ale Ryanairem, panie pośle, nie poleci pan do Sydney, po prostu nie poleci…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie pośle, za chwilę jeszcze będzie mógł się pan odezwać.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Mówienie, że chcemy niszczyć lotniska regionalne, jest absurdem, bo ten segment rynku nie zniknie. On dalej będzie, dalej będą lotniska regionalne i będą sobie go obsługiwały. Chodzi o to, że pojawi się w Polsce lotnisko zdolne do obsługiwania tego segmentu, który teraz nam z Polski ucieka, bo nie mamy możliwości go obsłużyć.

Jeszcze zamawiana szpila do Modlina. To jest klasyczny przykład modelu ruchu rozproszonego, który powoduje, że żeby utrzymać rację bytu lotniska, które trzeba było zamknąć po otwarciu, żeby przyciągnąć przewoźnika, dano mu tak korzystne warunki, które są w istocie ukrytym dotowaniem tego przewoźnika, że im więcej pasażerów ten przewoźnik przewiezie, tym właściwie większa strata do lotniska, a przynajmniej nie ma ono zysku. Przy 3 mln pasażerów w sytuacji, gdy normalne lotnisko w Polsce mniej więcej przy 1–1,5 mln osiąga rentowność, przy 3 mln dalej jest w stracie. Jeżeli te straty poprzez podnoszenie kapitału spółki pokrywa podatnik mazowiecki, bo to sejmik mazowiecki, czy podatnik polski, jeżeli to podmioty państwowe miałyby czynić, to mamy obieg pieniądza pobranego przez urząd skarbowy pod przymusem od polskiego obywatela via lotnisko do zagranicznego przewoźnika. Kto jak kto, ale pan poseł Sośnierz chyba tego popierać nie powinien.

Co do tych konkretnych przykładów dotyczących kosztów zatrudnienia w PAŻP, to już oddam głos szanownym prezesom, również dlaczego 70% akurat osłony meteo jest w opłacie terminalowej. Pan poseł Joński podsumowywał, więc chyba już na wszystkie tutaj wątki z tej wypowiedzi odpowiedziałem. Przekazuję głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

P.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, drodzy koledzy i koleżanki zgromadzeni tutaj, rzeczywiście kryzys w lotnictwie jest bezprecedensowy. Od II wojny światowej nie było takiego kryzysu. Dotyka on nas wszystkich, w tym również Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Postaram się bardzo zwięźle odpowiedzieć na zadane pytania. Jeślibym coś pominął, to proszę mi przypomnieć. Starałem się skrupulatnie zapisywać.

W pierwszej kolejności odniosę się do utraconych przychodów w 2020 r. Przypomnę też, że państwa Europy podjęły decyzję, że przez prawie 7 miesięcy w ogóle PAŻP nie otrzymywał żadnych przychodów, ponieważ w tym okresie nastąpiło odroczenie spłat linii lotniczych. 663 mln zł to są utracone przychody. Natomiast strata brutto w 2020 r. to jest 101 mln zł. Zadamy sobie pytanie: Dlaczego tak niska strata? Z tego względu, że PAŻP miał zgromadzone pieniądze i w marcu 2020 r. na kontach PAŻP było 408 mln zł. Natomiast przychody w ogóle nie pokrywały naszej działalności, którą musimy prowadzić 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku. Za pierwsze 8 miesięcy 2021 r. to jest 147 mln zł straty brutto w stosunku do tego, co było planowane.

Chciałem potwierdzić, że rzeczywiście PAŻP w stosunku do planu złożonego w 2019 r., o którym pan poseł mówił, o tych wszystkich inwestycjach, czy nie powinniśmy ograniczyć, ograniczył o 1 mld zł, z czego redukcja inwestycji to ponad 325 mln zł. Chciałbym przypomnieć państwu, że PAŻP, jak również państwo polskie jest zobowiązane do wypełniania prawa europejskiego, a w tym prawie europejskim mamy zapisane, jakie inwestycje rozwojowe powinniśmy prowadzić, żeby zapewnić ciągłość i żeby być elementem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. O 325 mln zł zredukowaliśmy inwestycje. Łączny nowy koszt inwestycji do końca 2024 r. to jest 996 mln zł. Odpowiadając na pytanie prezesa Darka z Wrocławia, koszt CPK 2024 r. to jest 1,8 mln zł w opłacie TNC w drugiej strefie. Taki jest całkowity koszt projektu CPK dla drugiej strefy.

Jeśli chodzi o pana ministra Grabarczyka, chciałem nadmienić, że prezes PAŻP nie chce nikogo oszukiwać i nie oszukuje nikogo. Kwestia jest tego, że tak, a nie inaczej rozwijała się sytuacja z tego względu, że prawo, na podstawie którego składamy rewizję planu skuteczności działania, o czym mówił pan prezes Samson, to 3 listopada 2020 r., natomiast cele unijne, które zostały przyjęte i które są jednym z głównych elementów, o których też mówił pan prezes Samson, to jest maj 2021 r. Tak naprawdę w 2020 r. PAŻP nie miał informacji na jakich zasadach będzie rozliczał koszty, jakie będą możliwości dofinansowania, czy też jakie będą możliwości instrumentów finansowych. Natomiast nadmienię, że PAŻP już od marca 2020 r. starał się o kredyty. Pierwszy kredyt, tak zwany kredyt obrotowy na utrzymanie płynności finansowej, natomiast drugi kredyt na rozpoczęcie inwestycji, ponieważ nie możemy zatrzymać tych inwestycji… Pokażę państwu tylko parę przykładów, jeżeli chodzi o porty regionalne, jak PAŻP inwestuje do 2024 r. Tutaj już pan minister powiedział o rozbudowie infrastruktury lotniczej na lotnisku we Wrocławiu. Dodam jeszcze: rozbudowa Ośrodka Kontroli Ruchu Lotniczego Gdańsk – ponad 4 mln zł, budowa środków radiokomunikacyjnych na rzecz lotniska w Poznaniu, w Modlinie, w Szczecinie, Wrocławiu, Bydgoszczy, Babim Moście – 3,5 mln zł, łączny koszt nakładów inwestycyjnych to 56 mln zł. Ubiegając od razu pytania o Radom – 1,7 mln zł, jeśli chodzi o drugą strefę. To tak, żeby państwu zobrazować, jakie są inwestycje, czym jesteśmy zobligowani i jakie mamy dzisiaj możliwości.

Oczywiście odnosząc się do pytania pana przewodniczącego, czy PAŻP występował o dotacje… PAŻP nie ma takich plenipotencji, żeby występować, natomiast PAŻP ma swojego nadzorcę. Ten nadzorca, czyli Urząd Lotnictwa Cywilnego na bieżąco jest informowany na temat sytuacji finansowej, na temat sytuacji operacyjnej. Każdy z elementów naszego planu skuteczności działań czy też budżetu, planu rocznego, planu 5-letniego, jest weryfikowany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Każdy z nas ma świadomość, w jakiej sytuacji każdy z podmiotów lotniczych się znajduje. Pan prezes Piotr Samson czynnie uczestniczył zarówno w dotacjach dla portów lotniczych, jak i innych rozwiązań na poziomie europejskim, jeśli chodzi o PAŻP-y Europy. Oczywiście jeżeli otrzymamy kredyt – mam nadzieję, że spełni się to do końca października 2021 r. – rozpoczynamy inwestycje, żeby można było realizować te cele i zapewnić określony standard służb nawigacyjnych na wszystkich lotniskach.

Jeszcze coś, co bym chciał dodać do lotnisk regionalnych i skąd tak naprawdę się te koszty biorą. Przede wszystkim koszty się biorą ze wzrostu cen wszędzie. Wzrost nakładów na budynki, utrzymania tych budynków, drodzy państwo, to jest 250% w 2019–2022 r. Obiekty radionawigacyjne, które musimy utrzymywać, wzrost obsługi cen – 187%. Następnie systemy zarządzania ruchem lotniczym, czyli te elementy, które są instalowane i które są elementem tak naprawdę realizacji polityki europejskiej dotyczącej jednolitej przestrzeni oraz cyfryzacji polskiego i europejskiego nieba, to jest 287%. Średnio dynamika wzrostu cen i utrzymania tych wszystkich obiektów w stosunku do roku 2019, licząc 2022, to średnio 210%, czyli tych cen, na które Polska Agencja Żeglugi Powietrznej kompletnie nie ma wpływu.

Odpowiadając na pytania o potencjalnych liczbach w dotacjach, tutaj oczywiście prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jeszcze uzupełni. Jeśli chodzi o całość PAŻP, musiałoby to wynosić prawie 200 mln zł rocznie. Część terminalowa, jak dobrze pamiętam, to jest między 50 a 60 mln rocznie.

Teraz odpowiadając na pytania pana posła Laska – nadgodziny. Prawie 8000, w grupie tzw. 7a, czyli technicy. Drodzy państwo, bez względu na to, czy przeleci jeden samolot, czy przyleci 10 samolotów, czy 150 samolotów, my jako PAŻP jesteśmy zobowiązani do utrzymania ciągłości służby i utrzymania funkcjonowania urządzeń radionawigacyjnych, które też zwiększamy cały czas. To było prawie 8000 godzin nadliczbowych, jeśli chodzi o techników.

Jeśli chodzi o strefę terminalową, wieżę, to jest 2665 godzin. Pan poseł się oczywiście zapyta, dlaczego. Z prostej przyczyny, panie pośle, obostrzeń covidowych i tak naprawdę chodzi o bezpieczeństwo, ponieważ musieliśmy podzielić personel na grupę A i grupę B i nie mieszaliśmy co 2 tygodnie, nawet jak ktoś wypadał – bo mieliśmy przypadki covidowe, zaraz powiem państwu, ile tych przypadków covidowych mieliśmy – to z danej grupy po prostu inne osoby dostawały nadgodziny.

Przypomnę jeszcze jedną rzecz co do kosztów utrzymania i kosztów PAŻP. Pamiętajmy, że od 65% do 70% to są koszty osobowe. PAŻP musiał się wywiązywać przede wszystkim z tego, że musiał realizować regulamin wynagradzania. Zastosowaliśmy art. 81, czyli przestoje, tam, gdzie to było możliwe. Tam, gdzie był bardzo znaczący spadek ruchu lotniczego, a przypomnę, że przy twardym lockdownie, czyli mówimy tu 15 marca – 15 czerwca to spadek ruchu lotniczego 90% w trasie w usługach trasowych, natomiast na niektórych lotniskach to było…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, jeśli mogę prosić pana, żeby pan zmierzał do końca, ponieważ jeszcze pan prezes ULC i jeszcze są pytania uzupełniające, a mamy za pół godziny kolejną Komisję. Bardzo proszę.

P.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Dobrze, to już do brzegu. Zagwarantowaliśmy 100% wynagrodzenia zasadniczego każdemu pracownikowi. Tak naprawdę nikt z przyczyn covidowych nie stracił pracy w PAŻP. Średni czas spędzony przez kontrolerów ruchu lotniczego w pracy to 8 dyżurów miesięcznie na mniej więcej 16–17 standardowych… Czas spędzony na stanowisku to 3,25 godziny. Jeśli chodzi o liczbę kontrolerów ruchu lotniczego: 622 w 2019 r., 612 w 2021 r., czyli minus 10, z czego 8 to byli emeryci.

Drodzy państwo, tak w telegraficznym skrócie, jak wygląda sytuacja. Mam nadzieję, że odpowiedziałem na wszelkie pytania, jeśli nie, to oczywiście oczekuję na dalsze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To teraz krótko poproszę pana prezesa, nadzorcę PAŻP, prezesa ULC, czy wnioskował pan o takie dofinasowanie, być może w innej formie, tak aby ten dług pokryć. Bardzo proszę panie prezesie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Ja na ten temat dyskutowałem na poziomie Brukseli, bo problem jest globalny. Natomiast jeżeli państwo mówicie o Polsce, to my generalnie cały czas sprawdzamy finanse PAŻP przede wszystkim pod kątem płynności. Płynność była cały czas analizowana

i wskazywaliśmy, w którym momencie ta płynność się może wyczerpać. Na początku pandemii PAŻP był w znacznie lepszej sytuacji finansowej niż jakiekolwiek inne przedsiębiorstwa, linie lotnicze i lotniska. PAŻP miał zgromadzoną gotówkę. W związku z tym przedstawiliśmy rekomendację wspólnie z PAŻP do ministerstwa. Proszę pamiętać, że organem właścicielskim, który decyduje o finansowaniu, nie jest ULC, tylko jest minister właściwy do spraw transportu w przypadku PPPL-u i w przypadku PAŻP, w przypadku LOT to jest Ministerstwo Aktywów Państwowych. Wskazaliśmy plan, kiedy skończy się generalnie płynność. Natomiast decyzja, jaki środek zastosować, czy jest to kredyt… Problem był taki, że skończyłaby się gotówka. Gotówka się nie skończyła, dlatego że został udzielony kredyt. Te decyzje są na poziomie ministra właściwego do spraw transportu, natomiast my cały czas analizowaliśmy system i wskazywaliśmy, kiedy skończy się gotówka. Natomiast co do sposobów finansowania, pozostawiamy to nadzorom właścicielskim.

Natomiast ja chciałbym jeszcze państwu powiedzieć jedną rzecz w tej dyskusji. Ponieważ lotnictwo to jest układ globalny, to są naczynia połączone, problemy będziemy mieć na poziomie europejskim. Te podwyżki terminalowe, o których mówimy, to będzie mało w stosunku do tego, o ile podniosą się ceny lotów, biorąc pod uwagę podwyżki trasowe na całej linii przelotu. Tak jak powiedziałem, w połączniach z Europą Zachodnią z portów regionalny mamy na trasie Niemcy, ogromny wzrost. W połączeniach czarterowych na południe również mamy bardzo wiele krajów, nad którymi trzeba przelecieć – do Grecji, do Hiszpanii. Tam wszędzie są podnoszone stawki.

Teraz mamy taką sytuację, że plany skuteczności działań mają spłynąć do jutra do Brukseli. Ja oczekuję, że Bruksela spojrzy na to wszystko, bo to są naczynia połączone, i być może będzie kolejna dyskusja, bo problem jest w całym systemie lotniczym i nie jest to kwestia Polski. Problem polega na łącznych podwyżkach, które dzieją się w całym systemie.

Wracając do tej kwestii terminalowej, uważam, że nie powinniśmy myśleć tylko o tym, że to jest tylko 4–5 zł, to będzie dużo więcej dla pasażera, dlatego że pasażer będzie musiał pokryć łączne koszty podwyżek nawigacyjnych na całej trasie. To, co my podnosimy w strefie drugiej, to jest bardzo mało w stosunku do tego, co będzie podniesione w całej trasie. To jest gigantyczny problem makroekonomiczny na poziomie Brukseli i ruchu lotniczego. Więc ja chciałem powiedzieć, że będę uczestniczył w tej dyskusji, będę ją obserwował, będę oczywiście monitorował oraz przekazywał informacje.

Natomiast jest jeszcze jedna informacja dla portów regionalnych. To, czego my się spodziewam, ja jako nadzór, ale również w komentarzach z Brukseli, to to, że znacznemu przyrostowi oferowania… nastąpi w przypadku linii niskokosztowych. Dlatego że te linie niskokosztowe są z punktu widzenia struktury latania, pandemii w bardzo korzystnej sytuacji w stosunku do linii tak zwanych sieciowych. To koledzy z Lufthansy mają największy problem w Europie ze względu na swoją specyfikę, natomiast koledzy z Ryanaira i Wizz Aira problem mają mały.

Teraz jeszcze powiem jedną rzecz. Z informacji, które dostaliśmy, piloci Wizz Aira dostaną z powrotem normalne pensje z roku 2019. Jeżeli Wizz Air jest gotowy przywrócić pensje swoim pilotom, to znaczy, że linie niskokosztowe mają zapas finansowy i linie niskokosztowe są gotowe… Mamy tutaj pana prezesa… Michał już chyba wyszedł, tak? Nasze informacje są następujące: Wizz Air i Ryanair są przygotowane do gigantycznej ekspansji i mają rezerwy na to, żeby z powrotem podnieść pensje swoim pilotom, na co nie stać LOT-u, myślę, że nie stać Lufthansy i nie stać innych, natomiast Wizz Air jest na to zdecydowany. Nastąpi gigantyczna wojna pomiędzy liniami niskokosztowymi, które zamawiają samoloty, przywracają pilotów do pracy i podnoszą stawki. Z tego punktu widzenia to jest informacja pozytywna dla portów regionalnych, bo te linie niskokosztowe to jest główny klient portów regionalnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, szanowni państwo, zrobimy tak. Poproszę teraz o zabranie głosu… zgłasza się pan prezes Portu Lotniczego Gdańsk, pan Tomasz Kloskowski. Dodatkowo mam dwa

zgłoszenia posłów ad vocem, jest pan poseł Nitras, pan poseł Mirosław Suchoń oraz pan poseł Sośnierz.

Szanowni państwo, musimy w 20 minut skończyć, więc, panie prezesie, zwięźle i na temat. Bardzo proszę.

Prezes Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy Tomasz Kloskowski:

Ja króciutko, panie przewodniczący. Powiem szczerze, że im dłużej tu siedzę, tym bardziej uświadamiam sobie, jakim jestem biznesowym nieudacznikiem. Pociesza mnie to, że tu jest dyrektor LOT-u, który jest jeszcze większym nieudacznikiem. Przypomnę – on dostał 3 mld zł od polskich obywateli. Nieudacznik. Przy tym stole siedzą sami nieudacznicy. Wszyscy jesteśmy na stratach. Przypomnę: Ryanair w drugim kwartale tego roku – 1 mld strat, Wizz Air w drugim kwartale tego roku – 0,5 mld strat.

My jesteśmy nieudacznikami, to nam chcecie powiedzieć. Popełniacie błąd logiczny. Podchodzicie do tego, że mamy pokryć swoje koszty. Jeszcze raz podkreślam, jeżeli każdy z nas, jeżeli LOT ten 1 mld zł, który wziął, włoży w cenę biletów, nie będzie jednego pasażera. Nikt nie poleci i nie można w kryzysie takim, jaki jest COVID, w kryzysie, który jest największy na rynku lotniczym, jaki rynek widział, uprawiać podejścia kosztowego.

Myślicie państwo, że ja co roku podwyższałem opłaty? Moje taryfy nie zmieniły się 16 lat. Jak wzrosły koszty od 16 lat? Jak ja bym uprawiał podejście kosztowe, to nasze terminale stałyby puste. Tu jest błąd. W pandemii, w związku z tą dramatyczną sytuacją nie ma mowy o podejściu kosztowym. To jest clou programu. Jeżeli tego nie zrozumiemy, to położymy cały rynek. Ja widzę, że wy tylko uciekacie. To ja odpowiem za was. PAŻP nie występował o żadną pomoc, a ULC nie wystąpił o pomoc do ministerstwa. Krążycie dookoła. Tak to wygląda. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan poseł Nitras, proszę bardzo.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu podkomisji:

Nie chcę polemizować, bo to nie chodzi o to, czy pan minister Horała sprytnie odpowie, czy ja mu sprytnie odpowiem. Myślę, że to nie to miejsce i nie o to tutaj chodzi. Wydaje mi się, że najważniejszą rzecz powiedział pan przewodniczący Joński i wcześniej pan poseł Grabarczyk. Ja tego chciałem się dowiedzieć. Wrócę do tego, co powiedział na początku – oddzielmy infrastrukturę od tego, co po stronie państwa i od tego, co jest rynkowe, bo inaczej zamordujemy cały rynek. Moje porównanie ze szkołą może nie było najszczęśliwsze. Może porównajmy to do policji drogowej. Przecież dochody policji drogowej nie mogą być uzależnione od tego, czy ludzie przestrzegają prędkości, czy nie, czy ruch na ulicy jest większy, czy mniejszy. To jest infrastruktura, którą musimy utrzymać. Nie możemy od gry rynkowej, od liczby pasażerów uzależnić budżetu instytucji, która szkoli ludzi, którzy dbają o bezpieczeństwo.

Chcemy zrobić tę poprawkę. Uważamy, że to powinno być finansowane z budżetu państwa, nie kosztem zażynania branży. Nie usłyszeliśmy, ile was to kosztuje. Nie wiem, z czego to wynika…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

200 mln, jak dobrze słyszałem pana prezesa…

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu podkomisji:

Przepraszam…

Głos z sali:

Ale to jest koszt funkcjonowania tej do tej różnicy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Przepraszam bardzo, zostało to powiedziane przez prezesa Janiszewskiego, żeby w strefie drugiej nie było żadnej podwyżki, trzeba dołożyć do PAŻP rocznie 53 mln zł.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To 200 czy 50?

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

200, gdybyśmy nie dali też w strefie trasowej i w strefie pierwszej. Dla strefy drugiej to jest 53 mln zł dla opłat trasowych i to są to największe opłaty. To jest 130 mln zł. Dla strefy pierwszej to jest 10 mln. Chyba… Jeśli ja dobrze… łącznie 200 milionów, gdybyśmy nie podwyższali w ogóle. Natomiast strefa druga terminalowa, to, o czym państwo tutaj mówicie, to są 53 mln rocznie.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu podkomisji:

Rozumiem, że mamy sytuację taką, że… Ja tego nie kwestionuję, bo nie chciałbym, żeby to ktoś potem manipulował… My dla przewoźnika udzielamy pomocy publicznej, gigantycznej, a żeby utrzymać infrastrukturę niezbędną do tego, żeby latać bezpiecznie, my tej pomocy jako państwo nie udzielamy. Brak w tym jest logiki, jeżeli mogę prosić, panie przewodniczący, to moim zdaniem… słusznie pan zauważył, że tutaj się nie wypowiadają przedstawiciel jednego klubu.

Nie jestem członkiem Komisji, nie jestem członkiem podkomisji, ale wydaje mi się, że to mógłby być wniosek podkomisji do prac budżetowych. Jesteśmy na tym etapie pracy budżetu państwa, że jesteśmy w stanie taką poprawkę zrobić. Nie chcę być złośliwy, ale odnoszę wrażenie, że pan…Wszyscy wiemy, że budżet nie jest łatwy, tak jak wam się nie spinają budżety, tak mamy świadomość, że deficyt budżetu państwa, o którym się publicznie mówi, nijak się ma do rzeczywistego deficytu i minister finansów w każdej dziurze ukrywa realny deficyt. Ale są realne potrzeby państwa na utrzymanie niezbędnej infrastruktury. Budżet agencji niewątpliwie do nich należy.

Powtarzam, nie chcę być złośliwy, ale wynika z tego, że pan minister Horała jest za słaby do tego albo branża jest zbyt mało istotna z punktu widzenia budżetu państwa, żeby się dopchać i te pieniądze uzyskać. Jeżeli jest podkomisja, która się tym zajmuje, to po prostu powinna sformułować taki postulat. Ja państwu sugeruję, nie mogę postawić takiego wniosku jako nieczłonek podkomisji, ale wspieram go jako parlamentarzysta.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Wnioski na koniec.

Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, nie mogę się oprzeć wrażeniu, że pan minister broni absolutnie przegranego stanowiska. Nie trzeba sobie wyobrazić, jakie będą decyzje klientów, jeżeli opłaty pójdą w górę. Pan minister chce je podnieść, czego też nie bardzo potrafię zrozumieć, jak można w jednym zdaniu powiedzieć, że wszystko będzie dobrze oraz że ceny biletów wzrosną. Taki będzie efekt tej decyzji. Patrzę na założenia budżetu na 2022 r. i tam jest 214 mln na kancelarię premiera. Naprawdę uważam, że w sytuacji, w której gra toczy się o rynek lotniczy, o to, czy porty lotnicze, ale także te linie, które mają swoje centra operacji w Polsce, będą wykonywały i będą kontynuowały działalność, jeżeli gra toczy się o tak wielką stawkę, jaką jest rozwój naszych regionów, to tutaj ten wybór jest łatwy. Ja też bardzo łatwo potrafię wskazać inne pozycje w budżecie, które mam poczucie, że społeczeństwu nic nie dają, sławne 2 mld zł – wszyscy wiemy na co, publicznie nie chcę tutaj wyrażać się. Natomiast to są środki, które mogą posłużyć państwu, mogą posłużyć obywatelom. Nie mam żadnych wątpliwości, że w sytuacji, w której potrzebujemy wsparcia, to wsparcie infrastruktury, jak słusznie tutaj pan poseł powiedział, jest tym wsparciem, które ma tutaj swój obszar.

Bardzo zachęcam do tego, żeby jednak poszukać tych środków. Rozumiem, że to pewnie nie jest proste, ale sądzę, że tutaj należy podjąć te decyzje. Ja bardzo kibicuję LOT-owi. Uważam, że potrzebujemy silnego polskiego przewoźnika, ale też mam taką prośbę, żeby wtedy, kiedy chodzi o interes klientów, o ceny biletów, to jednak stać też po tej stronie. Oczywiście jest kwestia właścicielska, ale LOT w zasadzie stoi w takim rozkroku. Z jednej strony nie bardzo może się wychylić, bo właściciel od razu się pewnie oburzy, ale z drugiej strony trzeba też jasno powiedzieć, że dzisiaj właściciel takimi decyzjami dokłada LOT-owi problemów, bo te ceny biletów również tam wzrosną.

Więc pytanie o to, czy jednak działanie na korzyść LOT-u również jako polskiej linii lotniczej, która ma swoje centra operacji w Polsce, zarząd w Polsce i właściciela pol-

skiego, czy działaniem na korzyść tej linii i przy okazji całego rynku nie byłoby wsparcie tej infrastruktury właśnie w sposób budżetowy. Do tego zachęcam i też jako Polska 2050 na pewno będziemy się włączać w tego typu inicjatywy. Tam, gdzie kończy się infrastruktura, tam kończy się rozwój, a my potrzebujemy tego rozwoju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Sośnierz, bardzo proszę.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

PAŻP chwali się tym, że utrzymuje zatrudnienie, mimo tego kryzysu branży lotniczej, ale to jest właśnie samooskarżenie. Jeśli się nie wykonało podstawowych oszczędnościowych ruchów, to każdy by tak chciał, żeby w jego branży nie trzeba było zwalniać ludzi, nie trzeba było redukować wydatków, kosztów, w sytuacji, kiedy jest kryzys. Ale właśnie na tym niestety polega bolesność tych rozwiązań. Jak już weszliśmy na tę ścieżkę wojny totalnej z COVID-em, to niestety takie są skutki. Nie wiem, dlaczego akurat PAŻP miałby ich nie ponosić w takim razie i dlaczego się tym chwali, że to robi.

Jeśli chodzi o Modlin, to pan minister nie zawiódł, poznęcał się trochę nad Modlinem. Ta sprawa była już tutaj wyjaśniana. Oczywiście, że Modlin podpisał niekorzystną umowę, ale ona się niedługo kończy. Natomiast to nie oznacza, że państwo nie torpeduje rozwoju tego Modlina na różne sposoby. Przede wszystkim już apelowałem o to – niech polskie porty lotnicze sprzedadzą udziały, jeśli nie wierzą w te inwestycje. Niech sprzedadzą udziały tym, którzy wierzą w te inwestycje. Przestańcie blokować ten Modlin swoimi decyzjami poprzez podmioty zależne od Skarbu Państwa.

Nie będziemy się tutaj rozgadywać w kwestii zalet węzłów. Są zalety i są wady, ale głównie są wady tego modelu. Ruch międzykontynentalny jest nieliczny, znacznie liczniejszy jest ruch w obrębie kontynentu, w obrębie Europy. Ten model się po prostu źle sprawdza. Teraz Komisja ochrony środowiska będzie leciała z delegacją do Rzymu, lecimy przez Frankfurt. Gdybyśmy lecieli Wizz Airem albo Ryanairem, to lecielibyśmy bezpośrednio z Warszawy do Rzymu, a tak musimy lecieć przez coś tam, bo te linie większość tras utrzymują właśnie takich połamanych. Więc ten model rozwojowy ma bardzo dużo wad i sztuczne wspieranie go przez państwo… Pan mówi, że my nie rośniemy, dlatego żeśmy jeszcze tego CPK nie zbudowali. To nieprawda, bo te loty międzykontynentalne nie wypełniły lotniska w Warszawie. Jeszcze nigdy nie przekroczyliśmy granicy przepustowości. To nie dlatego nie rosną, że nie ma miejsca, tylko z innych powodów nie rosną. To już dłuższa rozmowa, dlaczego tak się dzieje, ale to nie dlatego, że nie mamy na to miejsca, czy nie mamy na to lotniska. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, dziękując wszystkim zaproszonym gościom, parlamentarzystom, urzędnikom, prezesom za tę dyskusję, chcę powiedzieć, że mam nieodparte wrażenie, że ta dyskusja mogłaby się odbywać, ale przed pandemią. Jesteśmy w trakcie pandemii przy ogromnych stratach, przy ogromnych spadkach liczbowych osób, które korzystają z linii lotniczych i na dobrą sprawę my powinniśmy się dzisiaj zastanowić, jak pomóc portom regionalnym, żeby przeżyły te trudne chwile. A my dzisiaj dyskutujemy na temat podwyższenia cen biletów tak de facto. Już spłycam, ale wszyscy wiemy, do czego to zmierza – po prostu ceny biletów będą droższe. Możemy dyskutować, czy 4 zł, czy 5 zł, ale będą droższe. Słyszymy, że to może jeszcze nie koniec.

Dowiedzieliśmy się w końcu, o jakiej kwocie w ogóle dzisiaj dyskutujemy. Mówimy o kwocie 200 mln zł. Muszę powiedzieć, że naprawdę nie trzeba być na Komisji finansów, żeby sobie zdać sprawę z tego, że w budżecie można znaleźć bez problemu te 200 mln. Ja już nie chcę mówić o funduszach celowych, które łatwą ręką wydają te środki finansowane. Myślę, że jesteśmy w stanie, wsłuchując się w głosy parlamentarzystów, dość szybko znaleźć te środki, żeby pokryć tę kwotę.

Ze swojej strony mogę zobowiązać się, że taką poprawkę do budżetu przygotuję, ponieważ nie ma dużej części parlamentarzystów tej podkomisji teraz na sali, nie chciałbym obligować całej podkomisji, ale do każdego parlamentarzysty się zwrócę, a być może

nawet poza tą podkomisją, do tych, którzy tutaj też byli, aby przygotować i aby abyśmy taką poprawkę złożyli, pewnie ponad podziałami i być może pomogli panu ministrowi, jeśli jest tak jak mówi pan poseł, że nie ma takiego przebicia politycznego, żeby znaleźć te 200 mln. Dla budżetu to naprawdę żadna kwota. A jeśli moglibyśmy w jakikolwiek sposób, choć nieduży, ale cokolwiek pomóc branży, to jest ważny gest. Ja to traktuję jako ważny gest. Ciut lepiej po prostu w tej sytuacji, która jest i nie wiadomo, kiedy się w ogóle poprawi.

Oczywiście LOT dostał prawie 3 mld. Na oddzielną dyskusję jest, co się dzieje w Locie i dlaczego stewardessy zostają wyrzucane, są zwalniane i tak dalej. To pewnie byśmy mogli godzinami mówić. Też mnie niepokoją te informacje, że obsługę w tej chwili przejmują pracownicy z Węgier na części lotów. To też jest na oddzielną dyskusję. Wszystkim nam powinno zależeć, żeby użyć teraz… zarówno portom, jak i liniom lotniczym… Nie porównujmy się do Szwajcarii czy do Niemiec. Ja chciałbym oczywiście, ale to jeszcze nie jest ten moment, żeby porównywać się i mówić, jak tam jest dobrze i że tam będzie drożej. Te argumenty w przypadku polskiego rynku lotniczego, który dopiero się rozwijał od pewnego czasu, naprawdę są nie na miejscu.

Jesteśmy gotowi pomóc – chcę, żeby to wybrzmiało – tym bardziej, że w czasie pandemii w 2020 r. PAŻP nie dostał złotówki pomocy. Jest instytucją rządową i może wystąpić o taką pomoc, jeśli nie ma, jeśli ULC nie wystąpił o to, a PAŻP nie zgłaszał do ULC, to zrobią to parlamentarzyści, którzy po prostu podpiszą się pod tą poprawką, którą przygotujemy.

Tak chciałbym dzisiejszą, dość smutną podkomisję zakończyć. Dziękuję państwu za przybycie. Zobowiązuje się przygotować takie poprawki. Dziękuję państwu.